

# *Jahresabschluss*

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2016  
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide



# Inhalt

## 1 Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016

---

Grundlagen der Fraport AG	1
Geschäftstätigkeit	1
Struktur	3
Steuerung	3
Rechtliche Angaben	7
Vergütungsbericht	8
Wirtschaftsbericht	16
Gesamtaussage des Vorstands	16
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	16
Wesentliche Ereignisse	18
Geschäftsverlauf	19
Ertragslage	21
Vermögens- und Finanzlage	23
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	28
Beschäftigte	29
Forschung und Entwicklung	30
Umwelt und Gesellschaft	30
Aktie und Investor Relations	31
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	34
Prognosebericht	34
Gesamtaussage des Vorstands	34
Risiko- und Chancenbericht	35
Geschäftsausblick	53

## 2 Jahresabschluss der Fraport AG

---

Gewinn- und Verlustrechnung	56
Bilanz	57
Anhang zum Jahresabschluss 2015	58
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	58
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	62
Ergänzende Angaben	84

## 3 Weitere Informationen

---

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	98
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	99
Impressum	100

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016

## Grundlagen der Fraport AG

### Geschäftstätigkeit

Folgender Abschnitt liefert einen Überblick über das grundlegende Geschäftsmodell der Fraport AG sowie die bedeutendsten Konzern-Unternehmen und deren Wettbewerbspositionen.

#### Ein international führender Flughafen-Betreiber

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt mit ihrem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Betreiber-Gesellschaften. Die Fraport AG erbringt dabei sämtliche Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Die Gesellschaft erbringt auch Planungs- sowie Beratungsleistungen und ist operativ wie administrativ tätig. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

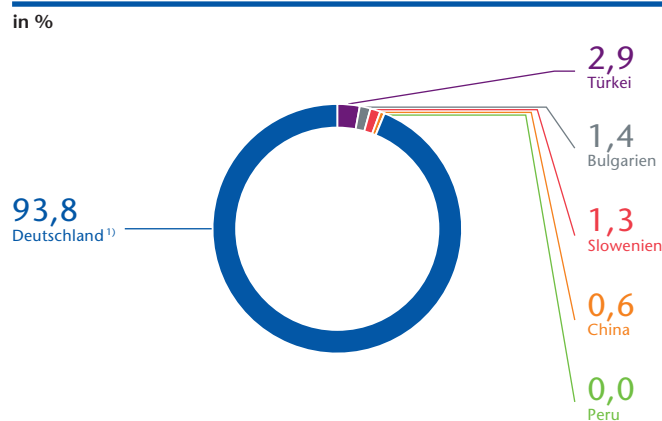
Die Geschäftstätigkeit der Fraport AG kann grundsätzlich in ihre Unternehmensstandorte sowie in die dort erbrachten Leistungen unterschieden werden. Hauptstandort ist dabei der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafen-Betreibermodellen besitzt und betreibt die 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 13 weiteren Flughäfen aktiv. Zu den ergebnismäßig bedeutendsten Unternehmen zählten dabei die Beteiligungen Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2031 mit Verlängerungsoption), Antalya (Konzessionsvertrag zum Betrieb der dortigen Terminals bis 2024), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041), Fraport USA Inc. (ehemals AMU Holdings Inc., zum 11. Oktober 2016 Umfirmierung zu Fraport USA Inc., Verträge zum zeitlich befristeten Vertrieb von Retail-/ Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Boston, Cleveland sowie Pittsburgh), Ljubljana (Recht zur Nutzung des Flughafens in Ljubljana bis 2054) sowie Xi'an (Kapitalanteil an der Betreiber-Gesellschaft des Flughafens in Xi'an).

Die Fraport AG ist seit 2001 börsennotiert, hat ihren Sitz in Frankfurt am Main und hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Unternehmen (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB).

#### Wesentliche Standorte und Wettbewerbsposition

Mit einem Anteil von knapp 94 % am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) 2016 war der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – der bedeutendste Standort der Fraport AG.

#### Anteil am EBT nach Standorten



<sup>1)</sup> Der Standort Deutschland beinhaltet auch die Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts in Höhe von 198,8 Mio € sowie den Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. in Höhe von 35,9 Mio €.

Grafik 1

#### Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

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

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

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen unverändert die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Die bereits fertiggestellte Landebahn Nordwest oder auch der Flugsteig A-Plus sowie insbesondere das Terminal 3, das im Jahr 2023 in Betrieb gehen soll, sichern langfristig die Flughafenkapazitäten und -Qualitäten, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Zudem gewinnt der Low-Cost-Verkehr am Flughafen Frankfurt an Bedeutung. Damit trägt Fraport ab Sommer 2017 der stark wachsenden Nachfrage in diesem Bereich Rechnung. Das neue Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum in Frankfurt wird darüber hinaus das Angebot der Fluggesellschaften fördern. Positiv auf die Wettbewerbsposition wirkt sich ebenfalls der verstärkte Kundenfokus im Rahmen des Leitbilds „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ aus. Die laufende Weiterentwicklung der sogenannten CargoCity Nord und CargoCity Süd unterstützt zusätzlich die Wettbewerbsposition im Cargo-Segment.

### Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt

Anders als am Standort Frankfurt stellen sich die Wettbewerbssituationen an den stark touristisch geprägten Standorten Antalya, Türkei, sowie in Varna und Burgas, beide Bulgarien, dar. Wesentliche Treiber der Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen der Standorte sind Charterverkehre touristischer Anbieter ohne signifikante Konzentration auf einzelne Fluggesellschaften. Die Entwicklungen der Standorte hängen im besonderen Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Sicherheit, Qualität und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen ab. Mit rund 19,0 Mio Passagieren war der Flughafen in Antalya im vergangenen Geschäftsjahr, nach den Flughäfen Atatürk und Sabiha Gökçen in Istanbul, der drittgrößte Passagierflughafen der Türkei und einer der wesentlichen touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Deutschland und der Ukraine mit Anteilen von rund 40% beziehungsweise gut 10%. Ab dem Jahr 2017 werden – aufgrund der Aufhebung der Sanktionen im Sommer 2016 – Aufholeffekte der touristischen Verkehre aus Russland erwartet. Russische Reisende stellten bislang das zweitgrößte Passagieraufkommen dar. Aufgrund der weiterhin angespannten sicherheitspolitischen Lage in der Türkei sind positive Effekte für den Flughafen Antalya durch eine

Zunahme der touristischen Verkehre aus Westeuropa mit Unsicherheiten behaftet. Die Schwarzmeer-Flughäfen in Burgas und Varna waren mit knapp 2,9 Mio beziehungsweise etwa 1,7 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Wesentliche Passagiergruppen der Standorte waren Fluggäste aus Russland (gut 21%), Deutschland (etwa 19%) und Großbritannien (circa 11%). Durch die Terminal-Inbetriebnahmen im Geschäftsjahr 2013 bieten beide touristischen Standorte ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

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

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

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

## Struktur

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2016 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur ergeben. Mit Wirkung zum 21. Oktober 2016 hat die Fraport AG 10,5 % der Anteile an der Muttergesellschaft der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg – der Thalita Trading Ltd. – veräußert. Weitere wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse ist im Anhang in Tz. 47 dargestellt.

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

### Organisation

Als Leitungsorgan trägt der Vorstand die strategische und operative Verantwortung des Unternehmens. Der Vorstand setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des 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.

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

Zur Steuerung der Fraport AG hat der Vorstand diese in Strategische Geschäftsbereiche, Servicebereiche und Zentralbereiche gegliedert. Während die Unternehmensbereiche ausschließlich am Standort Frankfurt tätig sind, erwirtschaften die Beteiligungen (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
Akquisitionen und Beteiligungen
Bodenverkehrsdienste
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit
Handels- und Vermietungsmanagement

#### Servicebereiche

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
Integriertes Facility Management
Projekt Ausbau Süd
Zentrales Infrastrukturmanagement

#### Zentralbereiche

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

Grafik 2

### Steuerung

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

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2016 keine grundlegenden Änderungen an der Unternehmenssteuerung ergeben. Unverändert steuert der Vorstand die Gesellschaft nach wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren.

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

## Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für 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 strategische Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des externen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen, solange langfristig eine positive Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage unterstellt wird und die Maßnahmen nicht mit unverhältnismäßig hohen Risiken für das Unternehmen behaftet sind.

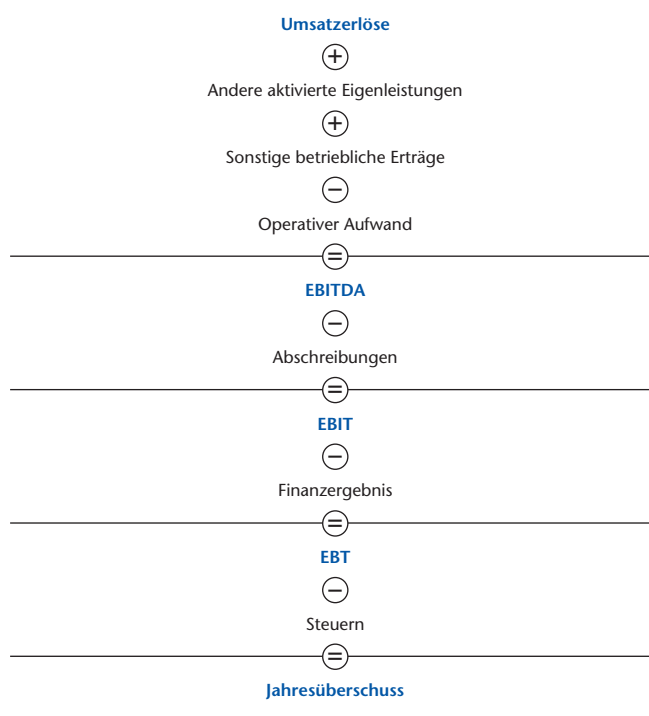
Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für die Fraport AG sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“ sowie „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 21 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2017 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 53 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 prognostiziert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die hieraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige Steuerung des Unternehmens.

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind für 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**.

## Berechnung wesentlicher finanzieller Leistungsindikatoren



Grafik 3

Das EBITDA ist Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 8; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind dem Glossar des Geschäftsberichts 2016 auf Seite 202 zu entnehmen).

### 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 Liquidität beziehungsweise 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 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 circa 140 % nicht übersteigen soll.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den Operativen und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft 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 auch etwaige eingehende Dividenden aus Konzern-Unternehmen/Beteiligungen. Der Free Cash Flow gibt folglich 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.

### 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 der Arbeits- und Gesundheitsschutz 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 28 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2017 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 53 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, ist auf der Unternehmens-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) zu finden. Die Online-Berichterstattung ist kein Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

### 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 Passagiere im Fokus. Aufgrund der Kontrolle über die jeweiligen Konzern-Unternehmen werden im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung lediglich die Zufriedenheitswerte der Passagiere an den Flughäfen angegeben, an denen die Fraport AG mindestens 50 % der Eigenkapital-Anteile hält.

Die Globalzufriedenheit beschreibt die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit der Reiseprozesskette und dem Service am Standort Frankfurt. Als Zielwert für die Globalzufriedenheit strebt das Unternehmen 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 werden die Globalzufriedenheit sowie die Zufriedenheit der Passagiere mit den Beteiligungsflughäfen vor allem durch Befragungen erhoben. Die Zufriedenheit der Passagiere ist zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 8).

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

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

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsanlagen in Terminals ist insbesondere für Passagiere mit eingeschränkter Bewegung wichtig. Die Fraport AG erhebt diese Verfügbarkeit am Standort Frankfurt mittels der Anlagenverfügbarkeitsquote. Bis 2015 wurde die Quote auf Basis der technischen Verfügbarkeit erhoben, seit 2016 wird die Quote anhand der Verfügbarkeit für die Passagiere ermittelt. Das bedeutet, dass nur funktionierende Anlagen berücksichtigt werden, die im für Passagiere zugänglichen Bereich liegen. Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte wurde nicht vorgenommen. Die Fraport AG zielt weiterhin 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 jährlich 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 eine Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit an. Nachdem der Zielwert von besser als 3,0 auch im vergangenen Geschäftsjahr erreicht wurde, strebt der Vorstand grundsätzlich eine Verbesserung gegenüber dem jeweiligen Vorjahreswert an (Indexwert analog Schulnotensystem). Die Mitarbeiterzufriedenheit ist zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 8).

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 Anzahl der Arbeitsunfälle. Ziel ist, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage stetig zu senken. Der Vorstand berichtet die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Verhältnis zu 1.000 Beschäftigten (die sogenannte „1.000-Mann-Quote“). Ziel ist eine 1.000-Mann-Quote, die bis zum Jahr 2020 einen Wert unter 20 erreichen soll.

### Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements der Fraport AG sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die **Rentabilität** und die **Flexibilität**. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird grundsätzlich, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung – über den operativen Cash Flow – als auch durch die Außenfinanzierung – mittels Fremdkapital – sichergestellt. Im Folgenden wird dargestellt, wie das Finanzmanagement in der Fraport AG umgesetzt wird.

Zur Sicherstellung der Liquidität im Rahmen des Finanzmanagements verfolgt die Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Kreditaufnahmen können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinnsicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen nutzt die Fraport AG die operative Liquidität und hält Termingeldanlagen sowie liquide Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Ausfallrisiken im Zuge der Liquiditätsvorhaltung begrenzt die Fraport AG mit einer breit diversifizierten Mittelanlage. Basierend auf dieser Strategie hat es innerhalb des Asset Managements im vergangenen Geschäftsjahr keine Ausfälle oder Verluste gegeben. Zur Verbesserung der Rentabilität wird innerhalb des Assets Managements zum Großteil in Unternehmensanleihen mit Rating – in selektiven Fällen aber auch ohne Rating – investiert. Ein Großteil der Anlagen bezieht sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Commercial Paper, Termingeldanlagen bei Banken sowie Schuldscheindarlehen. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Bilanz zum 31. Dezember 2016 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 23 lediglich auf die Fraport AG. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der Konzern-Unternehmen, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 35 dargestellt.



## Rechtliche Angaben

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

### Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.344.190€. Es ist in 92.434.419 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2016 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.570.540€ (92.357.054 Stückaktien). Zur Entwicklung der eigenen Aktien wird auf Tz. 28 des Anhangs verwiesen. Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

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

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

Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann (siehe auch Anhang Tz. 28). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2016 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.430€ für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

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

### Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,32% (im Vorjahr: 31,34%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,00% (im Vorjahr: 20,01%) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

## Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB und § 315 Absatz 5 HGB in Verbindung mit § 289a HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289a HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern. Darüber hinaus berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) im Rahmen eines Corporate Governance Berichts jährlich über die Corporate Governance und veröffentlichen diesen im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung. Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung sowie der Corporate Governance Bericht sind im Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Geschäftsberichts und auf der Konzern-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Investor Relations veröffentlicht.

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

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß § 289 Absatz 5 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 35 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 der Vorgaben des EnWG zu erstellen. Diese Regelungen wurden erstmals im Geschäftsjahr 2012 angewendet.

## Vergütungsbericht

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

## Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2016

### Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind im Anhang unter Tz. 30 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 gesetzlichen beziehungsweise privaten Kranken- und Pflegeversicherung erhält jedes Vorstandsmitglied im Rahmen der gesetzlichen Regelung einen steuerfreien Arbeitgeber-Zuschuss.

### **Erfolgsabhängige Komponenten**

#### **Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)**

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

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

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

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

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

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

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für den Performancezeitraum 2016 bis 2018 mit Auszahlung 2019 ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

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

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

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

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

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

### Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG wird in jedem Geschäftsjahr 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 zuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150% der Ziel-Tranche begrenzt.

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

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

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

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

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

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

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

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Anhang unter Tz. 38 aufgeführt.

## Vergütung des Vorstands 2016

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

### Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)			
	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)
Festvergütung	415,0	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	25,2	36,0	36,0	36,0
<b>Summe<sup>1)</sup></b>	<b>440,2</b>	<b>451,0</b>	<b>451,0</b>	<b>451,0</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>2)</sup>	766,7	783,3	–	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2017)	120,0	–	–	–
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2018)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2018) <sup>3)</sup>	370,2	–	–	–
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2019) <sup>3)</sup>	–	458,1	0,0	810,0
<b>Summe<sup>4)</sup></b>	<b>1.697,1</b>	<b>1.812,4</b>	<b>451,0</b>	<b>2.281,1</b>
Versorgungsaufwand <sup>5)</sup>	502,5	492,0	492,0	492,0
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.199,6</b>	<b>2.304,4</b>	<b>943,0</b>	<b>2.773,1</b>

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

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

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

<sup>3)</sup> Das LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

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

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

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

### Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

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

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

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

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

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

Gewährte Zuwendungen												
Anke Giesen (Vorstand Operations; Vorstand seit 1.1.2013)				Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)				Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)				
2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)	
300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0	320,0	320,0	
33,3	31,6	31,6	31,6	30,3	31,7	31,7	31,7	41,0	46,6	46,6	46,6	
<b>333,3</b>	<b>331,6</b>	<b>331,6</b>	<b>331,6</b>	<b>330,3</b>	<b>331,7</b>	<b>331,7</b>	<b>331,7</b>	<b>361,0</b>	<b>366,6</b>	<b>366,6</b>	<b>366,6</b>	
541,2	552,9	–	674,8	490,1	552,9	–	674,8	541,4	541,4	–	541,4	
90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	
–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	
281,7	–	–	–	281,7	–	–	–	281,7	–	–	–	
–	348,7	0,0	616,5	–	348,7	0,0	616,5	–	348,7	0,0	616,5	
<b>1.246,2</b>	<b>1.323,2</b>	<b>331,6</b>	<b>1.735,4</b>	<b>1.192,1</b>	<b>1.323,3</b>	<b>331,7</b>	<b>1.735,5</b>	<b>1.274,1</b>	<b>1.346,7</b>	<b>366,6</b>	<b>1.637,0</b>	
146,8	134,8	134,8	134,8	127,8	121,6	121,6	121,6	345,5	341,1	341,1	341,1	
<b>1.393,0</b>	<b>1.458,0</b>	<b>466,4</b>	<b>1.870,2</b>	<b>1.319,9</b>	<b>1.444,9</b>	<b>453,3</b>	<b>1.857,1</b>	<b>1.619,6</b>	<b>1.687,8</b>	<b>707,7</b>	<b>1.978,1</b>	

Tabelle 1

Zufluss							
Anke Giesen (Vorstand Operations; Vorstand seit 1.1.2013)		Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)		Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)			
2015	2016	2015	2016	2015	2016 <sup>1)</sup>		
300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0		
33,3	31,6	30,3	31,7	41,0	46,6		
<b>333,3</b>	<b>331,6</b>	<b>330,3</b>	<b>331,7</b>	<b>361,0</b>	<b>366,6</b>		
511,1	562,7	387,0	534,5	551,0	544,5		
20,0	–	22,5	–	30,0	–		
–	45,0	–	45,0	–	45,0		
186,1	–	140,5	–	372,2	–		
–	231,9	–	141,3	–	309,2		
<b>1.050,5</b>	<b>1.171,2</b>	<b>880,3</b>	<b>1.052,5</b>	<b>1.314,2</b>	<b>1.265,3</b>		
146,8	134,8	127,8	121,6	345,5	341,1		
<b>1.197,3</b>	<b>1.306,0</b>	<b>1.008,1</b>	<b>1.174,1</b>	<b>1.659,7</b>	<b>1.606,4</b>		

Tabelle 2

## Pensionsverpflichtungen

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

### Pensionsverpflichtungen

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2015	Veränderung 2016	Verpflichtung 31.12.2016
Dr. Stefan Schulte	4.489	242	4.731
Michael Müller	393	140	533
Dr. Matthias Zieschang	2.134	182	2.316
Anke Giesen	361	138	499
<b>Insgesamt</b>	<b>7.377</b>	<b>702</b>	<b>8.079</b>

Tabelle 3

## Sonstige Vereinbarungen

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

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

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

## Sonstige Leistungen

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



### Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2016

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

zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800€. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Anhang Tz. 46).

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

### Bezüge des Aufsichtsrats 2016

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

Tabelle 4

### Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2016

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

## Wirtschaftsbericht

### Gesamtaussage des Vorstands

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

Finanziell wies die Fraport AG in 2016 insbesondere aufgrund von Einmaleffekten eine positive Entwicklung aus. Während sich der Umsatz um 1,3% auf 2.057,1 Mio € verringerte, stieg das EBITDA signifikant um 26,1% auf 845,7 Mio €. Die Umsatzabnahme ist insbesondere auf das rückläufige Passagiergeschäft, niedrigere Sicherheitserlöse sowie geringere Einnahmen im Retail-Geschäft zurückzuführen. Die Zunahme des EBITDA resultiert vor allem aus den einmaligen Erlösen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. in Höhe von 35,9 Mio € sowie der Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts mit 198,8 Mio € nach Berücksichtigung der Zahlungsverpflichtung im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA). Trotz eines verbesserten Zinsergebnisses und höheren Erträgen aus Gewinnabführung lag das Finanzergebnis aufgrund von Abschreibungen auf Finanzanlagen nahezu auf dem Vorjahresniveau bei -59,4 Mio €. Der Jahresüberschuss stieg spürbar um 57,8% auf 334,0 Mio €. Der Free Cash Flow lag weiterhin deutlich im positiven Bereich bei 344,5 Mio €.

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

### Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

#### Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

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

### Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel<sup>1)</sup>

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

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

Tabelle 5

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

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

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

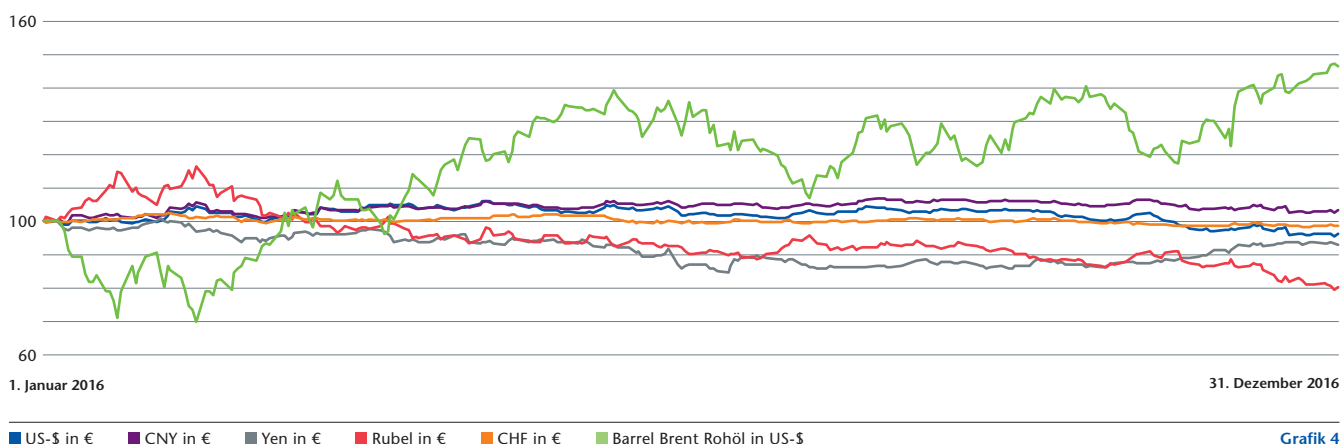
Der moderate wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland wurde im letzten Jahr hauptsächlich von privatem sowie staatlichem Konsum getragen, der durch eine Bevölkerungszunahme in den vergangenen Jahren getrieben war. Das Bruttoinlandsprodukt legte 2016 folglich um 1,9% zu. Kaum Impulse kamen, im Unterschied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

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

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

### Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2016

Werte auf 100 indiziert



### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

### Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

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

### Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

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

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

Tabelle 6

## Wesentliche Ereignisse

### Terrorgefahr beeinflusst Luftverkehr in Europa

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

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

### Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit sieben Konzern-Unternehmen abgeschlossen

Die Fraport AG hat gemäß des Beschlusses der Hauptversammlung vom 20. Mai 2016 Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit sieben Konzern-Unternehmen abgeschlossen. Die Gewinne der Organisationsgesellschaften in Höhe von 9,0 Mio € wurden in 2016 an die Fraport AG abgeführt. Einzelheiten zu den Erträgen aus den Gewinnabführungen sind dem Anhang in Tz. 13 zu entnehmen.

### Verkauf von Anteilen an der Thalita Trading Ltd.

Am 21. Oktober 2016 hat die Fraport AG den Verkauf von 10,5 % der Anteile an der Muttergesellschaft der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg – der Thalita Trading Ltd. – an die Qatar Investment Authority abgeschlossen. Aus dem Verkauf resultierte ein Veräußerungsgewinn in Höhe von 35,9 Mio €, der sich in voller Höhe auf das EBITDA, EBIT, EBT des Geschäftsjahres 2016 ausgewirkt hat. Auf den Jahresüberschuss entfiel ein Betrag in Höhe von 35,4 Mio €. Die Fraport AG behält die Rolle des operativen Flughafen-Betreibers. Einzelheiten zu den bilanziellen Auswirkungen sind dem Anhang in Tz. 7 zu entnehmen.

### Entschädigungszahlung für Manila-Projekt

In der ersten Oktoberhälfte 2016 hat die Fraport AG Zahlungen in Höhe von rund 270 Mio US-\$ (241,2 Mio €) von der im Zusammenhang mit dem Terminalprojekt in Manila bestehenden Projektgesellschaft Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) erhalten. Die PIATCO hatte zuvor im Zusammenhang mit dem Terminal-Projekt am Flughafen Manila Entschädigungszahlungen von der philippinischen Regierung aufgrund eines im Jahr 2016 rechtskräftig gewordenen Beschlusses des Obersten Gerichtshofs der Philippinen aus dem Jahr 2015 erhalten. Im Gegenzug macht die Fraport AG keine weiteren Ansprüche im Zusammenhang mit der Enteignung des Terminal-Projekts in Manila geltend. Von dem zugeflossenen Betrag hat die Fraport AG an die Bundesregierung für die im Geschäftsjahr 2008 erhaltene Zahlung im Zusammenhang mit einer GKA, Rückzahlungen in Höhe von voraussichtlich 42,4 Mio € zu leisten (hiervon wurden Ende Dezember 2016 bereits 34,1 Mio € gezahlt). Der verbleibende Betrag in Höhe von 198,8 Mio € wirkt sich in voller Höhe auf das EBITDA, EBIT sowie EBT aus. Auf den Jahresüberschuss entfiel ein Betrag in Höhe von 130,6 Mio €. Die Auswirkung der Zahlung ist im Anhang in Tz. 7, die Veränderungen der Risiken gegenüber dem Vorjahr zum Manila-Projekt sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 35 dargestellt.

### Ryanair fliegt zum Sommerflugplan 2017 ab Frankfurt

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

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

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

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

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

### Programm zum Personalstrukturwandel initiiert

Die Fraport AG initiierte im Geschäftsjahr 2016 ein unternehmensweites Programm zur Entwicklung der Personalstruktur. Im Fokus stehen dabei insbesondere die operativen Bereiche, allen voran die personalintensiven Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt. Für langjährige Beschäftigte werden Optionen wie Altersteilzeit, frühzeitiger Renteneintritt, Teilzeitmodelle oder Austritt mit Abfindung angeboten. Das Programm soll die Kostenstruktur der Personalaufwendungen insgesamt verbessern, insbesondere auch in den personalintensiven Geschäftsfeldern. Für das gesamte Maßnahmenpaket wurden zum 31. Dezember 2016 Rückstellungen in Höhe von 44,0 Mio € gebildet.

### Operative Übernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen

Die operative Übernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen erwartet die Fraport AG für etwa März 2017. Zum Übernahmezeitpunkt werden die Konzessionsgesellschaften die Einmalzahlung in Höhe von 1.234 Mio € leisten. Hierzu ist die Erfüllung aufschiebender Bedingungen notwendig, zuletzt im Besonderen die wettbewerbsrechtliche Freigabe durch die EU sowie die Unterzeichnung der Projektfinanzierung. Im Geschäftsjahr 2016 wurde über das gesamte Portfolio ein deutliches Passagierwachstum von 9% verzeichnet. Die griechischen Gesellschaften beschäftigten Ende Februar 2017 rund 450 Mitarbeiter. Die Fraport AG erwartet in den ersten vier Jahren nach Betriebsübernahme Investitionen in die Infrastrukturen der 14 Regional-Flughäfen in Höhe von rund 400 Mio €. Die erwarteten Auswirkungen der operativen Übernahme der Flughäfen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 53 beschrieben.

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

## Geschäftsverlauf

### Entwicklung am Standort Frankfurt

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

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

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

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

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

### Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

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

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

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

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

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

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

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

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

Tabelle 7

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

## Ertragslage

### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Im Geschäftsjahr 2016 erzielte die Fraport AG **Umsatzerlöse** von 2.057,1 Mio € und damit 27,3 Mio € weniger als im Vorjahr (–1,3%). Negative Umsatzeffekte resultierten am Standort Frankfurt sowohl aus der leicht rückläufigen Passagierentwicklung und damit geringeren Erlösen aus Flughafen- und Bodenverkehrsdienst-Entgelten, aus der Fremdvergabe eines Loses zur Erbringung von Sicherheitsleistungen im Flugsteig B als auch aus geringeren Retail-Umsätzen. Wie in Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

Deutlich gestiegene **sonstige betriebliche Erträge**, die vor allem auf die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von 241,2 Mio € sowie auf den Veräußerungsgewinn aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. von 35,9 Mio € zurückzuführen waren, wirkten sich positiv auf die Entwicklung der **Gesamtleistung** im Berichtsjahr aus. In Höhe von 2.404,0 Mio € lag diese um 248,1 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2015 (+11,5%).

Aufwandseitig erhöhten sich die **Material-, Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwendungen** im zurückliegenden Geschäftsjahr. Während der Materialaufwand sich nur geringfügig erhöhte, stiegen die Personalaufwendungen um 49,3 Mio € (+7,1 %) insbesondere aufgrund der Rückstellungsbildung für ein Programm zum Personalstrukturwandel (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 18). Einen gegenläufigen Effekt hatten – trotz steigender Tarife – die geringere Beschäftigtenzahl (–6,3 Mio €) sowie die Bildung einer Rückstellung für die Übergangsvorsorge der Beschäftigten der Feuerwehr im Vorjahr (–10,6 Mio €). Vor allem die Rückzahlungsverpflichtung der bereits erhaltenen GKA-Zahlung im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung bezüglich des Manila-Projekts in Höhe von voraussichtlich 42,4 Mio € führte zu 21,5 Mio € höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+11,9%).

In Summe erreichte die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr ein **EBITDA** in Höhe von 845,7 Mio €. Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2015 war dies eine signifikante Verbesserung um 174,8 Mio € beziehungsweise 26,1 %, die vor allem auf die Entschädigungszahlung aus Manila sowie den Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. zurückzuführen war. Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) stieg von 32,2 % auf 41,1 % (+8,9 Prozentpunkte). Leicht höhere **Abschreibungen** von 303,3 Mio € (+2,0 %) im Vergleich zum Vorjahr führten zu einem **EBIT** von 542,4 Mio € und somit zu einer Zunahme um 168,9 Mio € (+45,2%).

Trotz eines verbesserten Zinsergebnisses und höheren Erträgen aus Gewinnabführung lag das **Finanzergebnis** im Wesentlichen aufgrund von außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen im Zusammenhang mit der Wertberichtigung des Beteiligungsbuchwerts der FraSec GmbH von 27,5 Mio € nahezu auf dem Vorjahresniveau bei –59,4 Mio € (+0,8 Mio €). Grund für die außerplanmäßige Abschreibung war eine im Vergleich zu den Vorjahren gesunkene langfristige Ergebniserwartung der Gesellschaft. Während das um 31,1 Mio € bessere Zinsergebnis hauptsächlich im Zusammenhang mit rückläufigen Zinsaufwendungen für langfristige Finanzschulden stand, resultierten die Erträge aus Gewinnabführung vor allem aus den Gesellschaften Energy Air und AAV (+8,9 Mio €). Die Erträge aus Beteiligungen reduzierten sich im Vorjahresvergleich um 7,0 Mio € (–12,3 %) insbesondere wegen geringerer Ergebnisbeiträge der Konzern-Unternehmen Lima – aufgrund der in das Geschäftsjahr 2015 vorgezogenen Dividendenausschüttung – und Antalya – im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen Passagieraufkommens. Die Aktivierung von Bauzeitinsen wirkte sich im vergangenen Geschäftsjahr mit einem Betrag von 16,9 Mio € (im Vorjahr: 13,9 Mio €) reduzierend auf den ausgewiesenen Zinsaufwand aus.

Das bessere EBIT und das konstante Finanzergebnis führten zu einem signifikanten Anstieg des EBT um 169,7 Mio € auf 483,0 Mio € (+54,2%). Bei einer **Steuerquote** von 30,8 % (im Vorjahr: 32,4 %) erhöhte sich der **Jahresüberschuss** der Fraport AG spürbar um 122,3 Mio € auf 334,0 Mio € (+57,8%). Von dem Jahresüberschuss stellte der Vorstand 167,0 Mio € als Bilanzgewinn und 167,0 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen ein.

## Entwicklung der wesentlichen Konzern-Unternehmen außerhalb von Frankfurt

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

### Entwicklung der wesentlichen Konzern-Unternehmen außerhalb von Frankfurt

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

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

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

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

<sup>3)</sup> Werte gemäß Einzelabschluss.

**Tabelle 8**

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

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

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

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

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

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



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

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	2.057,1	In etwa auf Vorjahresniveau	2.084,4	-27,3	-1,3
Aufwendungen	1.558,3	Rückläufig	1.485,0	+73,3	+4,9
EBITDA	845,7	Zwischen rund 670 Mio € und etwa 700 Mio €	670,9	+174,8	+26,1
Abschreibungen	303,3	Nahezu konstant	297,4	+5,9	+2,0
EBIT	542,4	Zwischen rund 370 Mio € und etwa 400 Mio €	373,5	+168,9	+45,2
EBT	483,0	Deutliches Wachstum	313,3	+169,7	+54,2
Jahresüberschuss	334,0	Deutliches Wachstum	211,7	+122,3	+57,8
Dividende je Aktie (€)	1,50	Mindestens stabil	1,35	+0,15	+11,1

Tabelle 9

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

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

#### Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2016 bei 7.617,7 Mio € und damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres (-25,3 Mio €).

Während sich das **Anlagevermögen** um 207,5 Mio € auf 6.886,6 Mio € reduzierte (-2,9%), stieg das **Umlaufvermögen** von 445,9 Mio € auf 622,8 Mio € (+39,7%). Hauptgrund für den Rückgang des Anlagevermögens waren insbesondere geringere Finanzanlagen, die aus weniger Investitionen in Wertpapiere resultierten sowie die außerplanmäßige Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der FraSec GmbH. Infolge geringerer Investitionen in Sachanlagen nahm der gleichnamige Posten aufgrund von planmäßigen Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr ab. Das Umlaufvermögen erhöhte sich insbesondere aufgrund eines gestiegenen Kassenbestands und Guthabens bei Kreditinstituten sowie höherer „Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände“.

Das **Eigenkapital** nahm zum Bilanzstichtag 2016 vor allem durch Einstellungen in die Gewinnrücklagen von 2.779,8 Mio € auf 2.991,7 Mio € (+7,6%) zu. Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) nahm korrespondierend von 34,7% auf 37,5% zu. In Höhe von 4.037,3 Mio € lagen die **Verbindlichkeiten** – trotz der Aufnahme neuer Darlehen in Höhe von 295 Mio € – vor allem aufgrund einer stärkeren Rückzahlung von Krediten um 183,6 Mio € unter dem Vorjahreswert. Einzelheiten zu den Veränderungen der einzelnen Bilanzpositionen sind dem Anhang ab Seite 70 zu entnehmen.

Die **Liquidität**, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, erhöhte sich zum 31. Dezember 2016 im Wesentlichen aufgrund eines höheren Kassenbestands im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt um 65,8 Mio € auf 769,9 Mio € (im Vorjahr: 704,1 Mio €). Dem gegenüber standen geringere kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 3.493,7 Mio € (im Vorjahr: 3.691,6 Mio €), die vor allem aus höheren Tilgungen im vergangenen Geschäftsjahr resultierten. Hieraus ergaben sich um 263,6 Mio € niedrigere **Netto-Finanzschulden** von 2.723,9 Mio € (im Vorjahr: 2.987,5 Mio €) und eine **Gearing Ratio** von 95,5% (im Vorjahr: 111,8%), die sich insbesondere aufgrund des gestiegenen Eigenkapitals sowie der reduzierten Netto-Finanzschulden um 16,3 Prozentpunkte verringerte. Zum Bilanzstichtag standen der Fraport AG freie Kreditlinien in Höhe von 580,4 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 510,5 Mio €).

Aus den bestehenden Haftungsverhältnissen waren zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses keine wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögenslage ersichtlich.

### Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2016 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen bei 332,8 Mio € (im Vorjahr: 710,1 Mio €). Von diesem Betrag entfielen 245,9 Mio € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 225,4 Mio €), 81,9 Mio € auf Finanzanlagen (im Vorjahr: 469,6 Mio €) sowie 5,0 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 15,1 Mio €). Aus der Aktivierung von Bauzeitinsen resultierten Zugänge in Höhe von 16,9 Mio € (im Vorjahr: 13,9 Mio €).

Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Modernisierungsmaßnahmen und Investitionen in das Terminal 3 in Höhe von rund 61,7 Mio €. Im Bereich der Finanzanlagen wurde im Wesentlichen in Wertpapiere sowie in verbundene Unternehmen investiert. Die Investitionen in verbundene Unternehmen betrafen insbesondere die Fraport Malta Ltd.

### Kapitalflussrechnung

in Mio €	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	-163,3	154,8	-318,1	-
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	550,4	627,1	-76,7	-12,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-250,1	-240,6	-9,5	-
Mittelzu-/abfluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Finanzanlagen	46,7	-400,9	+447,6	-
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-447,5	-544,3	+96,8	-
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	-13,7	-163,3	+149,6	-

Tabelle 10

In Höhe von 550,4 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 76,7 Mio € unter dem Vorjahreswert (-12,2%). Grund für den Rückgang waren im Vergleich zum Vorjahr vor allem höhere gezahlte Ertragsteuern.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag in Höhe von 250,1 Mio € um 9,5 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2015. Der annähernd konstante Mittelabfluss führte bei der rückläufigen Entwicklung des Operativen Cash Flows zu einem **Free Cash Flow** von 344,5 Mio € (im Vorjahr: 442,3 Mio €). Einschließlich der Mittelab- und zuflüsse aus Finanzanlagen verzeichnete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit** von 46,7 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 400,9 Mio €). Hierin enthalten waren insbesondere die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt sowie im Vorjahr deutlich höhere Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 447,5 Mio € und damit spürbar unter dem Vorjahreswert von 544,3 Mio €. Wesentlicher Grund für die Abnahme waren geringere Rückführungen von Finanzkrediten in 2016.

Der **Finanzmittelfonds** belief sich daher zum Ende des Geschäftsjahres 2016 auf -13,7 Mio €, eine Zunahme um 149,6 Mio € gegenüber 2015. 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 Finanzmittelfonds durch den Abzug des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten in Höhe von 242,6 Mio € vom Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten von 268,9 Mio € herleiten.

### Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement der Fraport AG in 2016 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den Operativen Cash Flow und eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitenprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus: bilateralen Krediten (25,8%), Anleihen (27,4%), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (19,9%) sowie Schuldscheindarlehen (26,9%).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 755 Mio € und hat sich damit um 215 Mio € verringert (-22,2%). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 4,5 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 3,8 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 23%, der fixe Anteil bei rund 77% (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 30%, fixer Anteil: rund 70%). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug rund 3,1% (im Vorjahr: 3,3%).

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	50	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	235	2020	endfällig	fix	2,42 %
			2022			2,90 %
			2030			4,00 %
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74 % p. a.
			2022			3,06 % p. a.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0 % p. a.
	2014	350	2021	endfällig	fix	1,436 % p. a.
2014	50	2021	endfällig	fix	1,436 % p. a.	
2015	125	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
Fördermittel-Darlehen EIB/WiBank	2009	490	2018–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2016	200	2026	endfällig	fix	1,18 % p. a.
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1993–2016	891,8	2017–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	1/3/6/12-Monats-EURIBOR + Marge

Tabelle 11

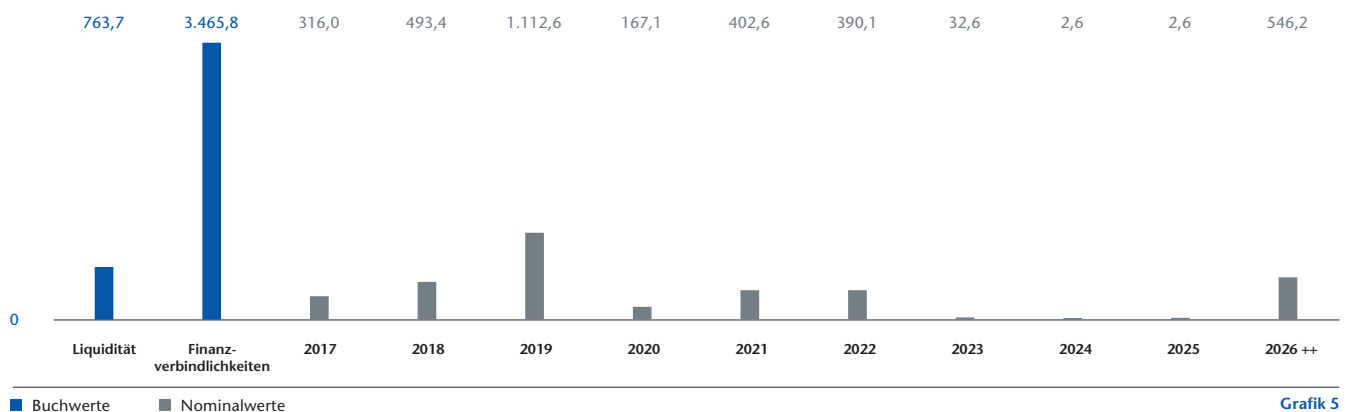
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den Fördermittel-Darlehen bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich 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.

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

**Fälligkeitsprofil der Fraport AG**

in Mio €



Grafik 5

## Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2016 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der Tabelle zu entnehmen:

## Anlagestruktur der Fraport AG

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

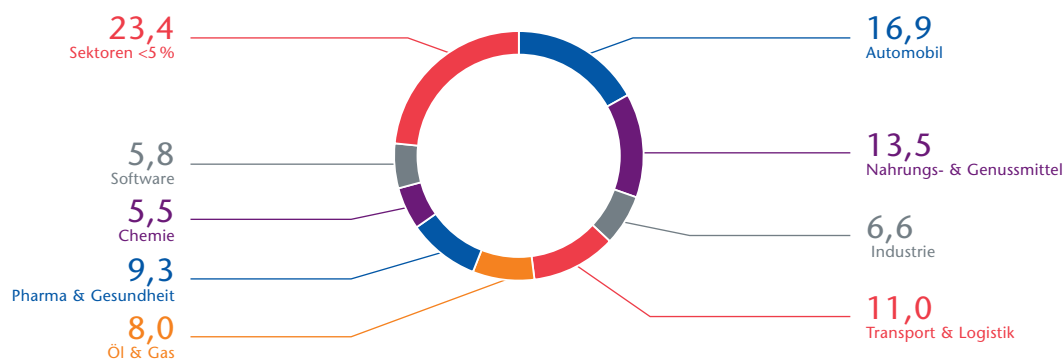
<sup>1)</sup> Aufgrund von Rundungen können sich Abweichungen bei der Aufsummierung ergeben.

Tabelle 12

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

## Verteilung der Industrieanlagen

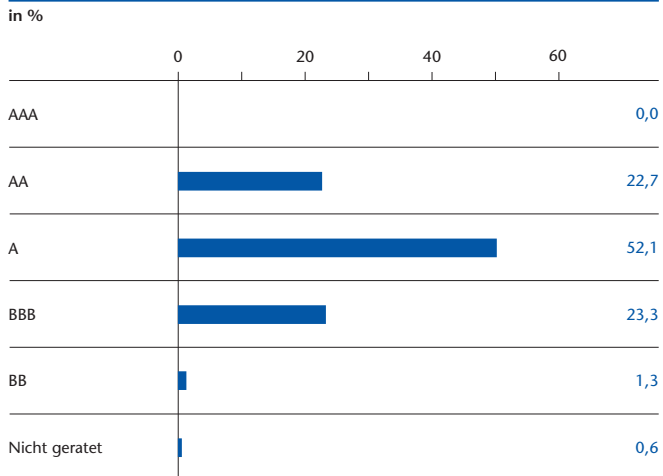
in %



Grafik 6

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 7

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

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

### Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

Zur Finanzierung 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.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Investitionen	245,9	In etwa auf Vorjahresniveau oder leicht darüber	225,4	+20,5	+9,1
Operativer Cash Flow	550,4	Leicht über Vorjahr	627,1	-76,7	-12,2
Free Cash Flow	344,5	Annähernd auf Vorjahresniveau	442,3	-97,8	-22,1
Netto-Finanzverschuldung	2.723,9	Rückgang um bis zu etwa 10%	2.987,5	-263,6	-8,8
Gearing Ratio (%)	95,5	Rückgang um bis zu etwa 10 PP	111,8	-16,3 PP	-
Liquidität	769,9	Deutlicher Rückgang	704,1	+65,8	+9,3
Eigenkapital	2.991,7	Spürbar über Vorjahr	2.779,8	+211,9	+7,6
Bilanzsumme	7.617,7	Rückläufig	7.643,0	-25,3	-0,3
Eigenkapitalquote (%)	37,5	Deutlich über Vorjahr	34,7	+2,8 PP	-

Tabelle 13

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

## Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

#### Globalzufriedenheit

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

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

#### Pünktlichkeitsquote

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

#### Gepäck-Konnektivität

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

#### Anlagenverfügbarkeitsquote

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

#### Attraktivität als Arbeitgeber

##### Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter der Fraport AG lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,90 und damit leicht unter dem Wert des Vorjahres von 2,78. In allen übergeordneten Fragegebieten verschlechterte sich die Zufriedenheit, wobei der Rückgang bei der Frage nach der „Arbeitsplatzsicherheit“ am größten ausfiel. Die Rücklaufquote lag mit 56% ebenfalls leicht unter dem Wert des Vorjahres von 60%.

#### Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle inklusive Wege- und Sportunfällen lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 654 und damit um 34 Unfälle unter dem Vorjahreswert von 688 (-4,9%). Abzüglich der nicht meldepflichtigen Unfälle lag die Zahl der Unfälle im Berichtsjahr bei 322 meldepflichtigen Unfällen, was bezogen auf die relevante Mitarbeiterzahl (unter anderem inklusive Auszubildender) einer 1.000-Mann-Quote von 21,0 entsprach (im Vorjahr: 21,2; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben). Weniger Unfälle ereigneten sich insbesondere in den Strategischen Geschäftsbereichen Bodenverkehrsdienste sowie Flugbetriebs- Terminalmanagement und Unternehmenssicherheit.

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2016	Gegebene Prognose 2015	2015	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit (Frankfurt) in %	82	Mindestens 80 %	80	+2,0 PP
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt) in %	79,5	In etwa unverändert hohes Niveau	80,3	-0,8 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	98,7	Besser als 98,5 %	98,8	-0,1 PP
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt) in %	96,7	Deutlich über 90 %	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit	2,90	Besser als Vorjahr	2,78	-0,12
1.000-Mann-Quote <sup>1)</sup>	21,0	Bestätigung auf niedrigem Niveau von 2015	21,2	-0,2

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

**Tabelle 14**

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

## Beschäftigte

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG, ohne Auszubildende und Freigestellte, reduzierte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 74 Mitarbeiter auf 10.487 Beschäftigte (-0,7%). In den fünf Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG waren insgesamt 7.510 Beschäftigte tätig (im Vorjahr: 7.544 Beschäftigte). Im Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ stieg die Zahl der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt um 42 Personen. In den Bereichen Airport Security Management und Bodenverkehrsdienste waren Rückgänge um 51 beziehungsweise 116 Beschäftigte zu verzeichnen. Gründe für die Reduzierungen waren eine fluktuationsbedingt rückläufige

Beschäftigung in der Fraport AG sowie eine stärkere Beschäftigung in den Konzern-Unternehmen zur Optimierung des Personalmixes. Der Personalbestand im Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ ist gegenüber dem Vorjahr um 25 Personen gestiegen. Im Bereich „Akquisitionen und Beteiligungen“, der seit Januar 2016 als Strategischer Geschäftsbereich geführt wird, waren im Geschäftsjahr 2016 durchschnittlich 66 Personen beschäftigt (im Vorjahr: 61).

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag, wie auch im Vorjahr, unverändert bei 19,1%. Im Berichtsjahr überschritt der Anteil der Schwerbehinderten mit 12,4% erneut die gesetzliche Mindestquote von 5% (im Vorjahr: 12,1%). Die Quote ausländischer Beschäftigter (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) stieg auf 15,0% (im Vorjahr: 14,9%). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden lag bei 276 (im Vorjahr: 294). Die Fluktuationsquote erreichte einen Wert von 2,3% (im Vorjahr: 2,0%).

## Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Strategischer Geschäftsbereich	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	1.229	1.187	+42	+3,5
Airport Security Management	914	965	-51	-5,3
Bodenverkehrsdienste	4.896	5.012	-116	-2,3
Handels- und Vermietungsmanagement	405	380	+25	+6,6
Akquisitionen und Beteiligungen	66	- <sup>1)</sup>	+66	-
<b>Summe Strategische Geschäftsbereiche</b>	<b>7.510</b>	<b>7.544</b>	<b>-34</b>	<b>-0,5</b>
Weitere Bereiche	2.977	3.017 <sup>1)</sup>	-40	-1,3
<b>Gesamt</b>	<b>10.487</b>	<b>10.561</b>	<b>-74</b>	<b>-0,7</b>

<sup>1)</sup> Im Geschäftsjahr 2015 waren die Beschäftigten des damaligen Zentralbereichs „Akquisitionen und Beteiligungen“ den „Weiteren Bereichen“ zugeordnet.

**Tabelle 15**

## Forschung und Entwicklung

Bei der Fraport AG ist die Förderung von Innovationen sowohl in den Unternehmenszielen als auch in den Führungsgrundsätzen fest verankert. Ziel ist es, durch die Einführung neuer Techniken und die ständige Optimierung komplexer Prozesse den unterschiedlichen Kundenwünschen zu entsprechen und dennoch betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht zu werden. Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Fraport AG keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, hat sich aber, um alle Potenziale zu nutzen, zweigleisig aufgestellt: Ein unternehmenseigenes Ideenmanagement bündelt die Kreativität der Beschäftigten, während im Innovationsmanagement gezielt Projekte mit externen Partnern entwickelt werden (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 35).

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

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

## Umwelt und Gesellschaft

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

Die Maßnahmen, die die Fraport AG dabei anstößt und umsetzt, sind breit gefächert. Das Unternehmen bündelt in diesem Zusammenhang wichtige Themen und verfolgt die ergriffenen Maßnahmen durch Zielvorgaben und deren Erreichungsgrade. Zu diesen Themen zählen unter anderem der aktive und passive Schallschutz, der Klimaschutz sowie der Natur- und Ressourcenschutz. Während die Maßnahmen im Bereich des aktiven Schallschutzes unter anderem durch Fluglärmmessungen und die regelmäßige Ermittlung Fluglärm betroffener in bestimmten Lärmpegelbereichen umgesetzt werden, werden die Maßnahmen im Bereich des passiven Schallschutzes beispielsweise durch den Wert umgesetzter baulicher Schallschutzmaßnahmen ermittelt. Die Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes werden insbesondere durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Unternehmens gemessen. Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes hat sich die Fraport AG unter anderem zum Ziel gesetzt, sämtliche umweltrelevanten Konzern-Unternehmen mit einem Eigenkapital-Anteil von mehr als 50% mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten.

### Schallschutz

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



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

### Klima-, Natur- und Ressourcenschutz

Zur Senkung der eigenen CO<sub>2</sub>-Emission hat die Fraport AG in 2016 am Standort Frankfurt den Austausch und die Optimierung von Lüftungsanlagen im Terminal 1 weiter vorangetrieben. Zusätzliche energiesparende Maßnahmen umfassten eine nutzungsabhängige Steuerung der Terminal-Beleuchtung, den Einsatz von LED-Lampen in den Terminals und Parkhäusern sowie die Optimierung der 80 km langen Gepäckförderanlage. Auch die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem E-Mobilitätsprojekt „E-PORT AN“ wurden in 2016 weiterentwickelt.

Basierend auf vorläufigen Zahlen emittierte die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr rund 208.300 Tonnen CO<sub>2</sub> und damit 4,6% weniger als im Vorjahr.

Weitere Informationen zum gesellschaftlichen und ökologischen Engagement der Fraport AG sind auf der Unternehmens-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) dargestellt.

### Aktie und Investor Relations

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

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

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

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

### Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

### Stimmrechtsmitteilungen gemäß §21 WpHG

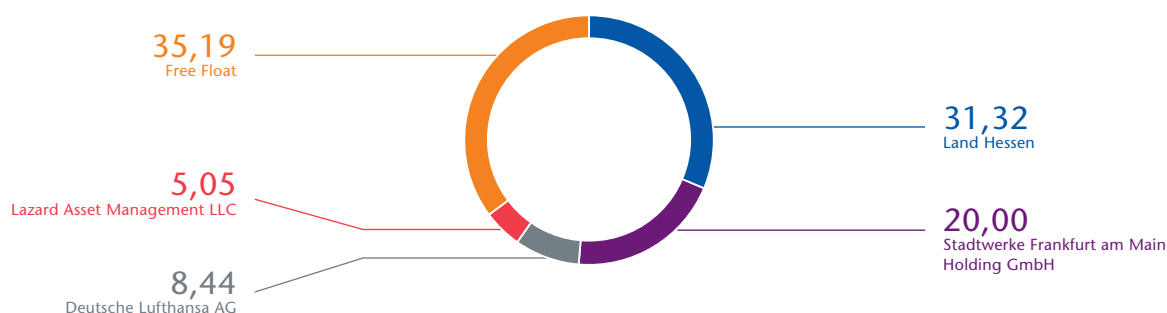
Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	7. Januar 2016	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,97%
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	8. Januar 2016	Überschreitung der 3%-Schwelle	3,03%
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	20. Januar 2016	Unterschreitung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

<sup>1)</sup> Sämtliche Stimmrechte werden nach §22 WpHG zugerechnet.

Tabelle 16

### Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2016<sup>1)</sup>

in %



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

Grafik 8

### **Dividende für das Geschäftsjahr 2016 (Gewinnverwendungsvorschlag)**

Die Fraport AG verfolgt eine kontinuierliche Dividendenpolitik. Ziel ist, die Aktionäre angemessen und langfristig orientiert an der Geschäftsentwicklung zu beteiligen. In diesem Zusammenhang strebt der Vorstand an, etwa 40 bis 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis auszuschütten, wobei die Dividende je Aktie mindestens auf dem Vorjahresniveau liegt.

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

### **Investor Relations (IR)**

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

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

### **Hauptversammlung**

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

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### Operative Übernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen

Die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird, nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen, für etwa März 2017 erwartet. Die zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen wurden bereits am 14. Dezember 2015 von der Fraport AG sowie ihrem griechischen Konsortialpartner und dem griechischen Privatisierungsfonds unterzeichnet. Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wird eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von 22,9 Mio € p. a. mit einer inflationsbedingten Anpassung vereinbart. Ferner sind die Konsortialpartner verpflichtet, bis zum Jahr 2020 Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur zu investieren. Derzeit erwartet die Fraport AG hier einen Betrag von rund 400 Mio € (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 18).

### Jährliche Konzessionszahlung am Standort Antalya gestundet

Im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Terminalbetriebskonzession in Antalya dient ein Teil der vorhandenen Liquidität der Betreiber-gesellschaft als Reserve für die Bedienung des Schuldendienstes sowie der Begleichung der jährlich fixen Konzessionszahlung und unterliegt damit zweckgebundenen Verfügungsbeschränkungen. Mit Bezug auf die darüber hinaus frei verfügbare Liquidität bestehen diverse Kreditklauseln. Aufgrund der rückläufigen Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2016 beantragte die Gesellschaft im Oktober 2016 die Stundung der im Januar 2017 fälligen Konzessionsgebühr in Höhe von 100,5 Mio € bis Juli 2019, um die dafür vorhandene Liquidität teilweise zur Auffüllung der frei verfügbaren Liquidität für die Bedienung des Schuldendienstes im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung zu nutzen und die weiteren Kreditklauseln einzuhalten. Der Antrag wurde im Oktober 2016 durch die türkische Flughafenbehörde DHMI vorbehaltlich der Zustimmung durch die türkische Regierung genehmigt. Aufgrund dessen erteilten die Banken die Zustimmung (Waiver Letter) zur Nutzung der für die Zahlung der Konzessionsgebühr vorhandenen Liquidität unter der auflösenden Bedingung der Zustimmung durch die türkische Regierung. Im Februar 2017 stimmte die türkische Regierung der Stundung der für Januar 2017 vorgesehenen Konzessionszahlung zu, jedoch bis Juni 2018. Somit ist die Genehmigung der Banken rückwirkend zum 31. Dezember 2016 entfallen. Der Waiver Letter der Banken sieht für diesen Fall grundsätzlich vor, dass die Gesellschaft die für die gestundete Konzessionszahlung erforderliche Liquidität wieder vollständig bereitstellt (rund 45 Mio €) sowie in Verhandlungen über die Heilung der nicht eingehaltenen Kreditklauseln eintritt. Derzeit wird mit den Banken das weitere Vorgehen abgestimmt. Zur Darstellung der sich aus der gegenwärtigen Situation möglicherweise ergebenden Risiken für das Projekt wird auf den Risiko- und Chancenbericht ab Seite 35 verwiesen.

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

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 haben das Handelsunternehmen Gebr. Heinemann SE & Co. KG und die Fraport AG den Betrieb des Joint Ventures „Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG“ aufgenommen. Das Joint Venture, an dem beide Partner mit jeweils 50% beteiligt sind, betreibt insgesamt die 27 bereits bestehenden Geschäfte am Flughafen Frankfurt, den Großteil davon unter der Marke Heinemann Duty Free und Travel Value (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 18).

Nach dem Bilanzstichtag haben keine weiteren wesentlichen Ereignisse für die Fraport AG stattgefunden.

## Prognosebericht

### Gesamtaussage des Vorstands

Für 2017 erwartet der Vorstand eine Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf den Standort Frankfurt und auf die Flughäfen mit Beteiligungen der Fraport AG auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand insgesamt eine positive operative Entwicklung des Unternehmens. Unsicherheiten resultieren unverändert aus politischen Krisen und terroristischen Anschlägen, die Auswirkungen auf den Luftverkehr an den Beteiligungsflughäfen haben können (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 35). Am Standort Frankfurt bleibt insbesondere die Situation im Bereich „Bodenverkehrsdienste“ angesichts des intensiven Wettbewerbsumfelds fordernd und schwierig. Hier hat der Vorstand das Programm zum Personalstrukturwandel initiiert, um die Kostenstruktur zu verbessern. Positive Effekte erwartet der Vorstand auf Basis der geplanten Betriebsübernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen für etwa März 2017. Die finanziellen Auswirkungen des Standorts Griechenland sind in der nachfolgenden Prognose berücksichtigt.

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

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

Den Jahresüberschuss erwartet der Vorstand – bei einer deutlichen Verbesserung des Finanzergebnisses – in der Größenordnung von rund 280 Mio €.

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

Trotz der erwarteten höheren Verschuldung bewertet der Vorstand die finanzielle Situation der Fraport AG im Prognosezeitraum unverändert als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind für den Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses nicht erkennbar (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 35). Abgesehen von der operativen Übernahme der griechischen Regional-Flughäfen sind keine weiteren wesentlichen Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

## Risiko- und Chancenbericht

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. Sichergestellt 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.

## Das Risikomanagement-System



Grafik 9

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 den Chief Risk Officer und 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 IKS-Richtlinie in der Fraport AG verantwortlich. Der RMA erstattet im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich Bericht an den Vorstand.

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

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

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. 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 federführend 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-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 der 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 (quantitative Bewertung beziehungsweise – wenn dies nicht möglich ist – Eingruppierung in die jeweilige Schadensstufe) und der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Auswirkung statt. Als Bezugsgrundlage dient jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten und bewerten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihrer längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadensstufe) in vier Kategorien „klein“, „mittel“, „hoch“ und

„sehr hoch“ unterteilt. Die Schadensstufe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren ein, die für die Reputation der Fraport AG bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in vier Kategorien „unwahrscheinlich“, „möglich“, „wahrscheinlich“ und „höchstwahrscheinlich“ eingeteilt. Aus der Kombination von Schadensstufe und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich die Risikostufe („gering“, „moderat“, „bedeutend“ und „wesentlich“).

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für die Fraport AG ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoreisiko 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.

#### 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, Risikoverringung 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 konsolidiert und aggregiert bei Bedarf dazu die quartalsweisen 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 „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

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

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

### Berichtsmatrix

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

Grafik 10

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 2016

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

### 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 beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation der Fraport AG haben könnten. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung teilweise stärker aggregiert, als sie zur internen Steuerung verwendet werden; die Aufgliederung erfolgt jedoch nach den gleichen Risikokategorien (strategische Risiken, operative Risiken, finanzwirtschaftliche Risiken und Compliance Risiken), die auch in dem internen Risikomanagement-Berichtssystem verwendet werden. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Unternehmensbereiche. Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

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

## Risikoubersicht

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadensstufe		Risikostufe		Seite
<b>Strategische Risiken</b>							
Gesamtwirtschaftliche Risiken	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	41
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	41
Entwässerung des Parallelbahnsystems	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	42
Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	42
<b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b>							
Zinsrisiken (kumuliert)	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	43
Währungskursrisiken	unwahrscheinlich	→	mittel	↓	gering	↓	43
Kreditrisiken	unwahrscheinlich	↓	klein	→	gering	→	43
Sonstige Preisrisiken	unwahrscheinlich	→	klein	→	gering	→	44
<b>Rechtliche und Compliance Risiken</b>							
Compliance-Verstöße	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	44
Manila-Projekt (gesamthaft)	unwahrscheinlich <sup>1)</sup>		mittel	↓	gering	↓	45
<b>Operative Risiken</b>							
Risiken aus Investitionsprojekten	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	45
Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten							
...Ausbau Lima	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	46
...Sanktionen gegen Türkei und deren Folgen	unwahrscheinlich	↓	sehr hoch	→	bedeutend	↓	46
...Politische Entwicklung Russland	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	47
Personalrisiken – Zusatzversorgung ZVK	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	48
Risiken durch außergewöhnliche Störfälle	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	48
IT-Risiken	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	48

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

**Tabelle 17**

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

## Strategische Risiken

### Gesamtwirtschaftliche Risiken

Für das Jahr 2017 wird eine weitere Expansion der Weltwirtschaft erwartet (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 53). Trotzdem bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, Schwächungen der EU und des Euroraums durch divergierende Interessen und Uneinigkeiten der Mitgliedsländer oder auch in Folge neuer Regierungskonstellationen und geänderter Sicherheitslagen, könnten den leichten Aufwärtstrend in Europa bremsen oder stoppen. Auch die wirtschaftlichen Auswirkungen des beabsichtigten Ausscheidens Großbritanniens bleiben zu beobachten. Die globale Wirtschaftsentwicklung könnte von den vorgenannten Faktoren ebenso negativ betroffen sein wie protektionistische Tendenzen zwischen großen Wirtschaftsräumen und wirtschaftliche oder geopolitische Krisen negative Konsequenzen auf das Wachstum haben können. Die negativen Folgen hieraus für die globale, die regionale und auch die Fraport AG betreffende Luftverkehrsentwicklung wären gegebenenfalls erheblich.

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

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

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

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

Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgeglichen werden konnten. Die jüngsten Krisenerfahrungen könnten aber auf eine zunehmende zeitliche Streckung der Rückkehr auf den Vorkrisen-Wachstumspfad hinweisen. Ferner können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (zum Beispiel weitere Reduzierung von Dienstreisen) direkten oder indirekten Einfluss auf das Geschäft 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 als „sehr hoch“ ein. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich negative gesamtwirtschaftliche Entwicklungen in derartigem Maße auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG auswirken könnten, wird als „möglich“ eingeschätzt.

### Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

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

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

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

Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene greifen in Form von Steuern, Gebühren und Auflagen wie zum Beispiel der Luftverkehrssteuer, des EU-Emissionshandels, der CO<sub>2</sub>-Regulierung, Lärmschutzaufgaben (die hessische Landesregierung postuliert eine Lärmobergrenze) und Nachtflugverboten einseitig in den Markt und damit in den Wettbewerb ein. Es besteht somit die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig bei sich verstärkenden Einschränkungen Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Nicht ausgeschlossen werden können auch Risiken, die eher mittel- bis langfristig in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen bestehen.

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

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

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

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

#### **Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau**

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

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

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

Mit den zuvor genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind unter anderem angesichts eines etwaigen Gangs zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den mittlerweile fortgeführten Nichtmusterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbau weiterhin nicht völlig auszuschließen. Diesen Risiken begegnet die Fraport AG durch eine umfassende rechtliche und fachliche Begleitung der Verfahren. In einem bedeutenden Nichtmusterverfahren (Gemeinde Flörsheim gegen Land Hessen) und infolge in weiteren Nichtmusterverfahren sind die verhandelten Klagen erstinstanzlich abgewiesen worden. Zudem engagiert 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 (Schutzaufgaben bezüglich Wirbelschleppen) zum 31. Dezember 2016 auf zirka 2.489 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 „unwahrscheinlich“ ein. Sollte sich allerdings das Risiko realisieren, wären die Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos „sehr hoch“.

### Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport AG insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet die Fraport AG 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. Die Fraport AG schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „mittel“ ein. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden für einen Großteil der Finanzverschuldung Zinsderivate beziehungsweise Finanzierungen mit Festzinsvereinbarungen abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht dennoch das Risiko, dass sich bei Absinken des Marktzinsniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Die Fraport AG schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „mittel“ ein.

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

**Kreditrisiken** für die Fraport AG ergeben sich zum einen aus originären Finanzinstrumenten. Solche Risiken entstehen zum Beispiel beim Kauf von Wertpapieren im Rahmen des Asset Managements und umfassen das Ausfallrisiko des Emittenten. Zum anderen entstehen Kreditrisiken im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für 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 der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die laufende Berichterstattung bezüglich der Kontrahenten verfolgt. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend zu der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert. Die Fraport AG stuft unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Maßnahmen die potenziellen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) von Kreditrisiken als „klein“ und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten als „unwahrscheinlich“ ein.

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

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf die Tz. 40 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, Datenschutzrechts 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. Dazu zählen auch das Risiko von Betrug, Falschdarstellung oder Manipulation von Finanzdaten beziehungsweise Bestechung und Korruption, 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 zentralen IKS, wirkt die Fraport AG diesen potenziellen Risiken proaktiv entgegen. Zusätzlich hat die Fraport AG verschiedene Hinweisgebersysteme im Einsatz, an die sich Mitarbeiter, aber auch Externe vertrauensvoll und anonym wenden können. Darüber hinaus erfolgt eine regelmäßige Prüfung der geltenden Richtlinien auf Aktualität und Angemessenheit. Alle vom Vorstand verabschiedeten Richtlinien sind für alle Mitarbeiter frei über das Intranet zugänglich. Ferner dokumentiert die Fraport AG wichtige Geschäftsprozesse, um Transparenz zu schaffen, und fördert die Umsetzung geeigneter Kontrollmechanismen. Angesichts der zuvor beschriebenen effektiven Compliance-Strukturen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Compliance-Verstoßes mit einer „hohen“ potenziellen Auswirkung (Schadensstufe) als „unwahrscheinlich“ eingestuft.

### Manila-Projekt

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

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

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

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

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

Sämtlichen dargestellten rechtlichen Risiken wird entgegengewirkt, indem die Fraport AG jeweils erfahrene Anwaltskanzleien mit ihrer 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 AG-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 bis zu 300 Mio € (Schadensstufe „sehr hoch“) und, unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ ein.

#### Risiken aus dem Projekt Ausbau Süd

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

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

#### Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Die Unternehmensbeteiligungen und Flughafen-Betreiberprojekte unterliegen, wie die 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, Russland und der Türkei, die für Investoren grundsätzlich höhere Risiken bergen können, als dies für Investitionen in Deutschland der Fall ist. Zu diesen Risiken gehören typischerweise Länder-, Markt- und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten. Ferner besteht das Risiko, dass erworbene Konzessionen, deren Laufzeiten enden und planmäßig ausgeschrieben werden, entgegen den Annahmen der Fraport AG nicht erneut gewonnen werden können.

Sowohl aus biederstrategischen 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.

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

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

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

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

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



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

Im Februar 2017 stimmte das Kabinett der Stundung der für Januar 2017 vorgesehenen Konzessionszahlung zu, wobei die Fälligkeit auf Juni 2018 vorgezogen wurde. Somit ist die Genehmigung der Banken rückwirkend zum 31. Dezember 2016 entfallen (siehe Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag ab Seite 34“). Das Management der Gesellschaft Antalya führt bereits Gespräche mit den Banken zu möglichen Lösungen. Vor diesem Hintergrund schätzt der Vorstand das Risiko unverändert ein.

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

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

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

### Personalrisiken

Die Fraport AG möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Unternehmensstandorten 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. Gleichzeitig richtet sich die Fraport AG mit einem attraktiven, freiwilligen Programm zum Personalstrukturwandel an ihre Beschäftigten. Im Fokus stehen dabei insbesondere die operativen Bereiche, allen voran die personalintensiven Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt. Für langjährige Beschäftigte werden Optionen wie Altersteilzeit, frühzeitiger Renteneintritt, Teilzeitmodelle oder Austritt mit Abfindung angeboten. Das Programm wurde initiiert, um den Personalstrukturwandel zu unterstützen und die Kostenstruktur der Personalaufwendungen insgesamt zu verbessern, insbesondere auch in den personalintensiven Geschäftsfeldern. Aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos als „klein“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ eingeschätzt.

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

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

#### Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und den übrigen Konzern-Unternehmen 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 Beteiligungs-Flughäfen Pläne für die Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe) sowie die Wiederherstellung der IT-Dienste entwickelt. Ferner ist in Frankfurt ein zentraler Krisenstab eingerichtet, der bei Notfällen die flughafenweite Koordination aller notwendigen Prozesse durchführt. Um diese Pläne und Maßnahmen auf ihre Angemessenheit zu verifizieren und kontinuierlich zu verbessern, werden regelmäßig Ausfallszenarien nachgestellt und Übungen durchgeführt.

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

Sollte eines der beschriebenen Risiken eintreten, könnte dieses je nach Schwere – trotz eines möglichen Versicherungsschutzes – „sehr hohe“ finanzielle Auswirkungen (Schadensstufe) haben. Diese Einschätzung berücksichtigt die weitreichenden Folgen, die zum Beispiel Naturkatastrophen oder Anschläge mit terroristischem Hintergrund für das Fraport AG-Geschäft haben könnten. Da solche außergewöhnlichen Störfälle eher selten sind, schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit als „unwahrscheinlich“ 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 immer mehr weltweit konkret wachsende Gefahr durch Cyber-attacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, welches ausgestattet mit modernen Sicherheitswerkzeugen insbesondere auf die unternehmenskritischen IT-Systeme der Fraport AG sowie deren Verfügbarkeit zielt, trägt die Fraport AG dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und deren Einhaltung wird überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

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

## Chancenbericht

### Das Chancenmanagement-System

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

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

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

Neben dem Chancenmanagement durch die 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 das Aufsetzen von Smart Data und Innovations-Labs, die Durchführung von Innovationswettbewerben als auch die kontinuierliche Weiterentwicklung verschiedener Plattformen zum Wissensaustausch.

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

Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, sind diese bereits in die Prognose 2017 beziehungsweise die mittelfristige Planung aufgenommen worden. Der nachfolgende Abschnitt konzentriert sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für die Fraport AG positiven Abweichung vom Ausblick und der mittelfristigen Planung führen können.

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

### Gesamtwirtschaftliche Chancen

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

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten vorübergehende 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 denkbar. Nach wie vor besteht eine enge Korrelation zwischen Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum, sodass Aufschwung- und Erholungsphasen in der Wirtschaft für ein Wachstum des Luftverkehrs sorgen. Sobald die Folgen der Finanzkrise endgültig überwunden sind, könnte sich dies in einem kräftigen Aufschwung zeigen.

2016 wuchs die Weltwirtschaft insgesamt dynamisch, das Wachstum lag jedoch leicht unter dem Niveau von 2015. Für 2017 rechnen Wirtschaftsforschungsinstitute mit einem gesteigerten Wachstum gegenüber dem Niveau von 2016. Die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA und Europa werden 2017 moderat wachsen, die USA sogar deutlich über dem Niveau von 2016. Es ist weiterhin möglich, dass die finanzpolitische Maßnahme der Niedrigzinsen zusammen mit gestiegenem Vertrauen noch greift und zu einem schnellen und kräftigen Aufschwung in Europa und den USA führt. Der Austritt Großbritanniens aus der EU wird zwar das Wirtschaftswachstum in den nächsten Jahren dämpfen, könnte aber durch das abgewertete britische Pfund den England-Tourismus ankurbeln. Auch ist eine Verlagerung von Transferverkehr von Großbritannien nach Frankfurt denkbar, sollten Teile von Großbritanniens Verkehrsrechten wegfallen.

Das Wachstum des Welthandels schwächte sich 2016 leicht ab. 2017 wird hier allgemein wieder ein höheres Wachstum erwartet, was sich positiv auf die umgeschlagene Cargo-Menge auswirken kann. Durch die hohe regionale Diversifizierung der deutschen Exporte ist die deutsche Wirtschaft darüber hinaus widerstandsfähig gegenüber negativen Entwicklungen auf einzelnen Zielmärkten, was die Luftfracht in Frankfurt robust macht.

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

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

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

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

Als international operierender und in nahezu allen Teilen der Welt tretener Flughafen-Betreiber kann die Fraport AG durch Beteiligungen und Managementverträge Nutzen aus diesen regional unterschiedlichen Wachstumspotenzialen ziehen und geopolitische Risiken ausbalancieren. 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**

### **Politische Rahmenbedingungen**

Der Wegfall wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, beziehungsweise ein wettbewerbsneutrales Vorgehen wie bei der CO<sub>2</sub>-Regulierung oder dem Emissionshandel können sich verkehrssteigernd auswirken.

### **Weiterentwickelte Konzern-Strategie**

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

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

### **Wachstum des Luftverkehrs am Standort**

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. Auch auf der Landseite will die Fraport AG die Attraktivität des Standorts Frankfurt für Netzwerk-Carrier sichern und weiter erhöhen. Als Grundlage dafür wird die Infrastruktur des Flughafens weiter an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. Mit den Bereichen A und B (West) wurde für die Deutsche Lufthansa und ihre Star-Alliance-Partner bereits ein hochwertiges Premiumprodukt geschaffen, das komfortables und schnelles Umsteigen ermöglicht. Dieses wird die Fraport AG in enger Abstimmung mit den Airlines bedarfsgerecht fortentwickeln, um dem Anspruch als führender Hub-Flughafen in Europa weiterhin gerecht zu werden.

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

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

### **Entwicklung des Retailing-Geschäftes**

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retail-Erlöse stellen nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceflächen in den Terminals, insbesondere auf der Luftseite, dar. Der Fokus liegt dabei mittelfristig auf der Umsetzung innovativer Shopkonzepte auf potenziellen Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert 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. Dabei werden zugleich die Chancen einer sich immer stärker digitalisierenden Welt genutzt, zum Beispiel durch die Entwicklung von innovativen Multichannel-Angeboten für den Endkunden in Ergänzung zum stationären Handel.

### **Ausbau der Airport City**

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. 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.

### **Wachstum außerhalb des Standorts Frankfurt**

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

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

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

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

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

Eine kontinuierliche Optimierung wesentlicher Geschäftsprozesse sowie eine stetige Kostenkontrolle sind von essenzieller Bedeutung, um eine stabile Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten. 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 Schnittstellen 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 im Unternehmen 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. Währungskurseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf € lauten, in die funktionale Währung des Unternehmens, den €, können das Finanzergebnis des Unternehmens positiv beeinflussen. Insgesamt ist die Fraport AG der Ansicht, dass vorteilhafte Veränderungen auf den Finanzmärkten „wesentliche“ Auswirkungen haben könnten und angesichts der Volatilität der Finanzmärkte und der Wechselkursbewegungen schätzt die Fraport AG es als „möglich“ ein, profitieren zu können.

### **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 des Unternehmens regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Sie haben sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nicht wesentlich verändert. Nach Einschätzung des Vorstands weisen die vorstehend beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen sowie angesichts der stabilen Bilanzstruktur und der erwarteten Geschäftsentwicklung weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen bestandsgefährdenden Charakter auf. Der Vorstand ist nach wie vor zuversichtlich, dass die Ertragskraft des 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. Zudem erwartet der Vorstand, dass sich aus Anpassungen der Rechnungslegungsstandards keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG in 2017 ergeben werden.

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 35 enthalten.

### Prognostizierte Grundlagen der Fraport AG 2017

#### Entwicklung der Struktur

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

#### Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2016 erwartet der Vorstand in 2017 keine grundlegenden Änderungen an den finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Unternehmens verwendet werden. Aufgrund turnusmäßiger Prüfungen können sich jedoch Änderungen an einzelnen Parametern und Kennzahlen ergeben. Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2017 keine grundlegenden Änderungen.

### Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2017

#### Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Das weltwirtschaftliche Umfeld bleibt mit Risiken behaftet, aber Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2017 weiterhin mit einer Expansion der Weltwirtschaft. Nach einem Wirtschaftswachstum von etwa 3,1% in 2016 wird für das Geschäftsjahr 2017 ein Plus von 2,7% bis 3,4% erwartet. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen bis zu 3,8% ansteigen. Wachstum bei Wirtschaft und Handel sorgt im Allgemeinen für positive Impulse beim Passagieraufkommen. Die expansive Geldpolitik der Notenbanken, die 2016 noch verlängert

wurde, kommt nach Expertenmeinung langsam zu einem Ende. Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird ein weiterer, leichter Abwertungs-trend angenommen und perspektivisch kann hier Parität erreicht werden. Der Ölpreis hat das tiefste Tal durchschritten und die Einigung zur Fördermengenbegrenzung innerhalb der OPEC im November führt zu einem leichten Preisanstieg. Allerdings ist dieser begrenzt, da es durch die Fracking-Methode noch Produktionskapazitäten gibt. Insgesamt sorgt der immer noch niedrige Ölpreis für geringe Kosten der Fluggesellschaften, was Ticketpreise günstig hält und so einen positiven Treiber der Passagierentwicklung darstellt.

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

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

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

### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2017 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 für 2017 von einem weltweiten Passagierwachstum bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK) von 5,1 % aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 4,0 %, Nordamerika: 2,5 %, Asien/Pazifik: 7,0 %, Lateinamerika: 4,0 %, Nahost: 9,0 % und Afrika: 4,5 %. Für die weltweite Frachtentwicklung wird ein Plus von 3,3 % angenommen. Bezüglich der globalen Passagierzahl geht ACI für 2017 von einem Wachstum von 5,7 % aus.

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

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

### Prognostizierter Geschäftsverlauf 2017

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

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

### Prognostizierte Ertragslage 2017

Das erwartete Verkehrswachstum am Standort Frankfurt wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung der Fraport AG in 2017 auswirken. Über die Verkehrsentwicklung hinaus wird insbesondere die Erhöhung der Flughafen-Entgelte zu dem Umsatzanstieg beitragen. Zudem wird sich das prognostizierte Passagierwachstum positiv auf die Erlöse im Retail-Geschäft auswirken, sodass der Vorstand im Gesamtjahr 2017 mit einem **Umsatzanstieg** von bis zu etwa 3 % ausgeht. Aufgrund der einmaligen Erträge im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts werden sich die sonstigen betrieblichen Erträge in 2017 deutlich verringern.

**Aufwandseitig** geht der Vorstand von einem rückläufigen Sach- und Personalaufwand aus. Im Sachaufwand wird insbesondere ein rückläufiger sonstiger betrieblicher Aufwand angenommen. Dieser resultiert vor allem daraus, dass im Geschäftsjahr 2016 die Rückzahlungsverpflichtung der GKA im Rahmen des Manila-Projekts den sonstigen betrieblichen Aufwand einmalig erhöhte. Der Personalaufwand wird insbesondere aufgrund der im Geschäftsjahr 2016 gebildeten Rückstellung für das Programm zum Personalstrukturwandel rückläufig sein und steigende Tarife kompensieren.

In Summe rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2017 mit einem **EBITDA** von rund 680 Mio €. Dieser starke Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist auf die einmaligen Erträge im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts im Geschäftsjahr 2016 zurückzuführen. Nahezu konstant erwartete **Abschreibungen** werden zu einem **EBIT** von circa 380 Mio € führen.



Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des **Finanzergebnisses**, erwartet der Vorstand eine signifikante Verbesserung des Finanzergebnisses. Diese Entwicklung ist vor allem auf höher geplante Erträge aus Beteiligungen, ein verbessertes Zinsergebnis sowie den Wegfall der außerplanmäßigen Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der FraSec GmbH in 2016 zurückzuführen. Der Vorstand erwartet für das Geschäftsjahr 2017 ein positives Finanzergebnis in einer niedrigen zweistelligen Mio.-€-Höhe.

Trotz der Verbesserung des Finanzergebnisses werden die prognostizierten Werte für das **EBT** sowie für den **Jahresüberschuss** – aufgrund der vorgenannten Einmalerträge in 2016 – deutlich unter denen des Vorjahres liegen. Der Vorstand erwartet für das Geschäftsjahr 2017 ein EBT von etwa 400 Mio € sowie einen Jahresüberschuss in der Größenordnung von rund 280 Mio €.

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

### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2017

In 2017 erwartet der Vorstand **Investitionen** in Sachanlagen, die in etwa auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber liegen. Den **Operativen Cash Flow** erwartet der Vorstand auf Basis des Verkehrswachstums am Standort Frankfurt sowie der Erhöhung der Flughafen-Entgelte für das Geschäftsjahr 2017 merklich über dem Wert des Vorjahres. Trotz potenziell leicht höherer Investitionen in Sachanlagen geht der Vorstand von einem weiterhin deutlich positiven **Free Cash Flow** geringfügig über dem Wert von 2016 aus, der die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2016 deutlich übersteigen wird.

Der verbleibende Free Cash Flow wird unter anderem zur Bedienung fälliger Finanzschulden verwendet und sich positiv auf die **Netto-Finanzschulden** sowie auf die **Gearing Ratio** auswirken. Trotz des positiven Free Cash Flows erwartet der Vorstand einen deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden sowie eine spürbare Verschlechterung der Gearing Ratio aufgrund der einmaligen Konzessionszahlung im Zusammenhang mit der Betriebsübernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen. Die planmäßige Tilgung von Krediten, die Dividendenausschüttung sowie die Finanzierung der einmaligen Zahlung im Zusammenhang mit Griechenland werden auch zu einem deutlichen Rückgang der **Liquidität** im Geschäftsjahr 2017 führen. Dabei berücksichtigt der Vorstand keinen Anstieg der Liquidität aus möglichen Refinanzierungsmaßnahmen. Das **Eigenkapital** zum Bilanzstichtag 2017 wird um bis zu etwa 10% über dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2016 erwartet. Entsprechend wird die **Eigenkapitalquote** in Abhängigkeit von möglichen Refinanzierungsmaßnahmen über dem Niveau des Bilanzstichtags 2016 prognostiziert.

### Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2017

Im Bereich der **Kundenzufriedenheit** und **Produktqualität** erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine Globalzufriedenheit der Passagiere von mindestens 80% sowie anhaltend hohe Zufriedenheitswerte an den 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 besser als 98,5%. Für die Anlagenverfügbarkeit rechnet der Vorstand unverändert mit einem Wert von deutlich über 90%.

Im Bereich **Attraktivität als Arbeitgeber** strebt der Vorstand in 2017 – trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – an, die Mitarbeiterzufriedenheit gegenüber 2016 zu steigern (Wert 2016: 2,90). Zusätzlich erwartet der Vorstand eine Bestätigung der 1.000-Mann-Quote auf dem niedrigen Niveau des Geschäftsjahres 2016.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2017

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte Giesen

Müller Dr. Zieschang

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

# Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2016

## Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2016	2015
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>2.057,1</b>	<b>2.084,4</b>
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	30,2	26,6
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	316,7	44,9
<b>Gesamtleistung</b>		<b>2.404,0</b>	<b>2.155,9</b>
Materialaufwand	(8)	-614,3	-611,8
Personalaufwand	(9)	-741,5	-692,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-303,3	-297,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-202,5	-181,0
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>542,4</b>	<b>373,5</b>
Erträge aus Beteiligungen	(12)	50,0	57,0
Erträge aus Gewinnabführungen	(13)	9,0	0,1
Zinsergebnis	(14)	-103,4	-134,5
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	-28,1	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	13,1	17,2
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-59,4</b>	<b>-60,2</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBT)</b>		<b>483,0</b>	<b>313,3</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	-149,0	-101,6
<b>Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss</b>	<b>(18)</b>	<b>334,0</b>	<b>211,7</b>
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	(18)	-167,0	-87,0
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>(18)</b>	<b>167,0</b>	<b>124,7</b>
<b>EBITDA</b>		<b>845,7</b>	<b>670,9</b>

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

Tabelle 18

## Bilanz

### Aktiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015
<b>A. Anlagevermögen</b>	<b>(19)</b>	<b>6.886,6</b>	<b>7.094,1</b>
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		53,2	56,0
II. Sachanlagen		5.133,6	5.231,3
III. Finanzanlagen		1.699,8	1.806,8
<b>B. Umlaufvermögen</b>		<b>622,8</b>	<b>445,9</b>
I. Vorräte	(20)	13,9	14,2
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(21)	103,1	129,5
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(22)	201,9	158,0
IV. Wertpapiere	(23)	35,0	67,9
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(24)	268,9	76,3
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(25)</b>	<b>29,2</b>	<b>36,2</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	<b>(26)</b>	<b>63,8</b>	<b>50,6</b>
<b>E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	<b>(27)</b>	<b>15,3</b>	<b>16,2</b>
		<b>7.617,7</b>	<b>7.643,0</b>

Tabelle 19

### Passiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015
<b>A. Eigenkapital</b>	<b>(28)</b>	<b>2.991,7</b>	<b>2.779,8</b>
I. Gezeichnetes Kapital		924,4	923,9
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		604,2	602,2
III. Gewinnrücklagen		1.296,9	1.129,8
IV. Bilanzgewinn		167,0	124,7
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen</b>	<b>(29)</b>	<b>10,4</b>	<b>11,6</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	<b>(30)</b>	<b>517,1</b>	<b>569,4</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		<b>4.037,3</b>	<b>4.220,9</b>
I. Anleihen	(31)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(32)	2.528,0	2.725,9
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(33)	100,3	106,9
IV. Andere Verbindlichkeiten	(34)	459,0	438,1
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(35)</b>	<b>38,0</b>	<b>40,2</b>
<b>F. Passive latente Steuern</b>	<b>(36)</b>	<b>23,2</b>	<b>21,1</b>
		<b>7.617,7</b>	<b>7.643,0</b>

Tabelle 20

# Anhang zum Jahresabschluss 2016

## Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

### 1 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 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 2016.

### 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. Gegenüber dem Vorjahr wurden die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden mit Ausnahme der Umsetzung der Vorschriften des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) grundsätzlich unverändert angewendet. Darüber hinaus wurden die Erträge aus Gewinnabführungen in der Gewinn- und Verlustrechnung erstmals gesondert ausgewiesen und die Vorjahreszahlen angepasst.

Eine Verrechnung von Forderungen und Verbindlichkeiten mit Konzernunternehmen wird seit dem Geschäftsjahr 2016 nicht mehr vorgenommen. Die unveränderten Vorjahreszahlen werden unter den entsprechenden Posten erläutert.

Gemäß Artikel 75 Absatz 6 Satz 1 EGHGB n. F. in Verbindung mit § 253 Absatz 2 Satz 1 HGB n. F. sind Altersversorgungsverpflichtungen (Rückstellungen für Pensionen) im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2016 unter Zugrundelegung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen zehn Geschäftsjahre (Vorjahr: durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre) bewertet worden.

Weitere Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz der Fraport AG sowie entsprechende Zahlenangaben ergeben sich aus Tz. 5 ff.

#### **Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG)**

Erstmals kommen die in 2015 in Kraft getretenen und ab 1. Januar 2016 verpflichtend anzuwendenden Vorschriften des BilRUG zur Anwendung. Aus der Anwendung des BilRUG ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und auf die Darstellung der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung.

Das Gliederungsschema der Gewinn- und Verlustrechnung wurde im Rahmen der BiLRUG-Anpassungen im Vergleich zum Vorjahr um die Position „Ergebnis vor Steuern“ erweitert. Das Ergebnis vor Steuern zum 31. Dezember 2016 beträgt 483,0 Mio €. Mit der Gliederungserweiterung wird eine verbesserte Darstellung der Ertragslage verfolgt. Im Vorjahr wurde der entsprechende Betrag von 313,3 Mio € unter der Position „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit“ ausgewiesen, der durch das BiLRUG entfallen ist.

### 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 4,43 % und 4,76 % verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 16,9 Mio € (im Vorjahr: 13,9 Mio €) aktiviert. Diese betrafen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

Die Fraport AG hat das Wahlrecht gemäß § 248 Absatz 2 Satz 1 HGB in Anspruch genommen und aktiviert selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und weist diese gesondert aus. Diese betrafen ausschließlich Software.

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungsleistungen sowie Einkaufsleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter, die im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen anfallen, werden mit den geleisteten Stunden des Mitarbeiters mit einem um 9 % (im Vorjahr: 13 %) gekürzten Vollkostensatz angesetzt und aktiviert. Ausgenommen von der Kürzung waren ab dem Geschäftsjahr 2016 Leistungen der Abteilungen „Projekt Ausbau Süd“ für das geplante Terminal 3 sowie dessen Anbindung mit einem neuen Passagier-Transport-System, da keine nicht aktivierungsfähigen Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten vorlagen.

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 21

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 0,8 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. Bei einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr erfolgt aufgrund der Zweckbestimmung keine Umgliederung in das Umlaufvermögen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände und zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen (Lebensarbeitszeitkonten und Zeitwertkonten) sowie Altersteilzeitanträgen 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. Übersteigt der Aktivwert die Verpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

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

### Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt.

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. 22) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von unverändert 3,75 % p. a. abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für 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 von 4,01 % (im Vorjahr: 3,89 %) ermittelt worden. Die Ermittlung des Zinssatzes erfolgte erstmals gemäß der in 2016 geänderten Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) unter Verwendung eines 10-Jahresdurchschnittzinssatzes. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB, der sich zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittzinssatz und dem 7-Jahresdurchschnittzinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 3,3 Mio €. Es wurde eine Rentenentwicklung von 1,0 % bis 2,25 % 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 5 % (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 1,59 % und 3,36 % (im Vorjahr: zwischen 2,02 % und 3,97 %).

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 1,81 % (im Vorjahr: 2,54 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 3,24 % (im Vorjahr: 3,89 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 1,98 % bis 2,3 % (im Vorjahr: 2,4 %) angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr geregelte, laufende und im Rahmen des „Zukunftsvertrages Plus“ (siehe auch Tz. 9) erstmals potenzielle Anspruchsberechtigte einbezogen.

Der Wert der Rückstellungen für Verpflichtungen im Zusammenhang mit tarifvertraglichen Regelungen über Zeitwertkonten bestimmt sich grundsätzlich nach dem beizulegenden Zeitwert der für die Mitarbeiter angelegten und zwecks treuhänderischer Verwaltung zur Insolvenzsicherung abgetretenen Wertpapiere.

### 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 3,13 % und 3,92 % (im Vorjahr: 3,17 % 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, oder keine Grundgeschäfte bestehen, 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.

### 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.

Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen.

Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2016 angewendet.



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

### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

#### 5 Umsatzerlöse

##### Umsatzerlöse

in Mio €	2016	2015
Flughafen-Entgelte	755,9	768,9
davon Passagier-Entgelte	512,0	513,7
davon Start- und Lande-Entgelte	153,4	164,7
davon Abstell-Entgelte	48,3	48,2
davon Sicherheits-Entgelte	42,2	42,3
Bodenverkehrsdienst-Entgelte	312,0	320,2
Infrastruktur-Entgelte	299,0	296,2
Sicherheitsdienstleistungen	79,0	87,1
Umsatzerlöse Real Estate	191,9	192,2
Umsatzerlöse Retail	201,0	209,1
Parkierung	84,4	85,0
Sonstige Umsatzerlöse	133,9	125,7
<b>Gesamt</b>	<b>2.057,1</b>	<b>2.084,4</b>

Tabelle 22

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

Im Rahmen des BilRUG wurde die Umsatzerlösdefinition in § 277 Absatz 1 HGB angepasst. Aus der erstmaligen Anwendung ergab sich im laufenden Geschäftsjahr eine Erhöhung der Umsatzerlöse um 1,5 Mio € auf 2.057,1 Mio €. Die Vorjahreszahlen wurden nicht angepasst. Bei entsprechender Anwendung hätten sich im Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von 2.085,9 Mio € ergeben.

#### 6 Andere aktivierte Eigenleistungen

##### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2016	2015
Andere aktivierte Eigenleistungen	30,2	26,6

Tabelle 23

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 €	2016	2015
Entschädigungszahlungen Manila-Projekt	241,2	0
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	36,0	11,0
Auflösungen von Rückstellungen	14,8	19,5
Tilgung wertberechtigter Gesellschafterdarlehen	6,0	0,0
Erträge aus der Währungsumrechnung	5,8	1,0
(davon realisiert)	(5,4)	(0,8)
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,2	2,5
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,2	1,3
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	0,9	0,8
Sonstige	8,6	8,8
<b>Gesamt</b>	<b>316,7</b>	<b>44,9</b>

Tabelle 24

Aufbauend auf dem Urteil des obersten Gerichtshofs der Philippinen hat die PIATCO Entschädigungszahlungen für das Terminal-Projekt in Manila erhalten. Aus diesen Zahlungen hat die PIATCO ihrerseits in der ersten Oktoberhälfte 2016 Entschädigungszahlungen an die Fraport AG in Höhe von rund 270 Mio US-\$ (241,2 Mio €) geleistet. Weiterhin wurde zwischen PIATCO und der Fraport AG ein wechselseitiger Verzicht auf weitere Ansprüche vereinbart. Von dem zugeflossenen Betrag hat die Fraport AG der Bundesregierung für die im Geschäftsjahr 2008 erhaltene Zahlung im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA), Rückzahlungen von voraussichtlich 42,4 Mio € zu leisten, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst wurden. Hiervon wurde im laufenden Geschäftsjahr ein Betrag von 34,1 Mio € gezahlt (siehe auch Tz. 11).

Am 21. Oktober 2016 hat die Fraport AG den Verkauf von etwa 10% der Anteile an der Thalita Trading Ltd. an die Qatar Investment Authority abgeschlossen. Aus dem Verkauf resultierte ein Veräußerungsgewinn in Höhe von 35,9 Mio €.

Im laufenden Geschäftsjahr wurde ein bereits in Vorjahren wertberechtigtes Gesellschafterdarlehen teilweise, in Höhe von 6 Mio €, vorzeitig getilgt.

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

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 259,6 Mio € (im Vorjahr: 22,6 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Entschädigungszahlung Manila und der Auflösung von Rückstellungen.

## 8 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2016	2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-52,0	-55,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-562,3	-556,6
Instandhaltung	-74,8	-62,3
Versorgungsleistungen	-94,2	-98,8
Sonstige Fremdleistungen	-393,3	-395,5
(davon Fremdpersonal)	(-186,3)	(-194,3)
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	(-44,8)	(-38,4)
<b>Gesamt</b>	<b>-614,3</b>	<b>-611,8</b>

Tabelle 25

## 9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2016	2015
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-600,5	-552,9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-141,0	-139,3
(davon für Altersversorgung)	(-40,7)	(-39,0)
<b>Gesamt</b>	<b>-741,5</b>	<b>-692,2</b>

Tabelle 26

Im laufenden Geschäftsjahr initiierte die Fraport AG ein unternehmensweites Programm zur Entwicklung der Personalstruktur, „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“. Mit finanziellen Anreizen unterstützt die Fraport AG ältere Beschäftigte, die früher in den Ruhestand gehen oder auch solche, die das Unternehmen verlassen möchten. Folgende Optionen werden angeboten:

- > Altersteilzeit
- > Frühverrentung
- > Teilzeitmodelle
- > Ausstieg mit Abfindung

Für das gesamte Maßnahmenpaket wurden im laufenden Geschäftsjahr Personal betreffende Rückstellungen von 44 Mio € gebildet.

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

	2016	2015
Stammbeschäftigte	10.169	10.188
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	318	373
<b>Gesamt</b>	<b>10.487</b>	<b>10.561</b>

Tabelle 27

## 10 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

### Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2016	2015
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-11,2	-10,7
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-164,0	-159,4
Technische Anlagen und Maschinen	-101,8	-104,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-26,3	-22,6
<b>Gesamt</b>	<b>-303,3</b>	<b>-297,4</b>

Tabelle 28

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

## 11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2016	2015
Aufwendungen im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA)	-42,4	0
Aufwand für Betriebsrestaurants	-18,6	-17,3
Werbekosten	-17,9	-16,4
Versicherungen	-17,6	-17,7
Mieten und Leasingaufwendungen	-16,5	-21,9
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-12,3	-10,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-11,0	-10,5
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	-1,3	-7,9
(davon realisiert)	(-1,3)	(-1,1)
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-7,1	-6,2
Sonstige Steuern	-6,8	-5,8
Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-6,6	-3,0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-5,6	-5,4
Schadensersatzleistungen	-1,8	-3,7
Übrige	-37,0	-55,1
<b>Gesamt</b>	<b>-202,5</b>	<b>-181,0</b>

Tabelle 29

Bezüglich der Aufwendungen im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA) wird auf Tz. 7 verwiesen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 51,0 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €) und ergab sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus den erfassten Aufwendungen im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie GKA sowie aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen.

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 2016.

## 12 Erträge aus Beteiligungen

### Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2016	2015
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	14,2	21,1
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	10,4	4,6
Fraport Twin Star Airport Management AD	6,6	3,6
Aerodrom Ljubljana, d.d.	6,4	1,2
Fraport Asia Ltd.	2,8	2,0
Energy Air GmbH	2,3	2,1
Media Frankfurt GmbH	1,3	1,0
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	1,1	2,2
FraSec Fraport Security Services GmbH	0,7	3,7
Lima Airport Partners S.R.L.	0,0	12,5
Übrige	4,2	3,0
<b>Gesamt</b>	<b>50,0</b>	<b>57,0</b>
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(34,2)	(34,3)

Tabelle 30

## 13 Erträge aus Gewinnabführungen

Die Fraport AG hat im laufenden Geschäftsjahr mit ihren 100%-igen Tochtergesellschaften Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Energy Air GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, FRA - Vorfeldkontrolle GmbH mit Sitz in Kelsterbach, Fraport Casa GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Fraport Passenger Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main sowie mit ihren (indirekt über die Tochtergesellschaft Fraport Beteiligungs-Holding GmbH gehaltenen) Einzelgesellschaften Flughafen-Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach und Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge abgeschlossen. Die Gewinne der Organgesellschaften wurden an die Fraport AG abgeführt.

### Erträge aus Gewinnabführungen

in Mio €	2016	2015
Energy Air GmbH	4,3	0,0
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	1,9	0,0
Fraport Casa GmbH	1,3	0,0
Fraport Passenger Services GmbH	0,9	0,0
Flughafen-Kanalreinigungsgesellschaft mbH	0,3	0,0
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH	0,1	0,0
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH	0,1	0,0
Airport Cater Service GmbH	0,1	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>9,0</b>	<b>0,1</b>

Tabelle 31

## 14 Zinsergebnis

### Zinsergebnis

in Mio €	2016	2015
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	14,6	10,1
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,1	0,2
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-118,0	-144,6
davon an verbundene Unternehmen	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-103,4</b>	<b>-134,5</b>

Tabelle 32

### Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen

in Mio €	2016	2015
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-102,6	-122,5
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-11,8	-18,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0,1	0,0
Übrige	-3,5	-3,3
<b>Gesamt</b>	<b>-118,0</b>	<b>-144,6</b>

Tabelle 33

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge enthielten mit 10,7 Mio € (im Vorjahr: 6,1 Mio €) Erträge im Zusammenhang mit der Aufzinsung der zum Barwert aktivierten aufschiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms (siehe auch Tz. 30). Davon entfallen 6,7 Mio € Zinsertrag auf die im Geschäftsjahr durchgeführte Anpassung des Barwerts der Forderung (siehe auch Tz. 22).

Im Geschäftsjahr 2016 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitinsen) in Höhe von 16,9 Mio € (im Vorjahr: 13,9 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

## 15 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

### Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2016	2015
FraSec Fraport Security Services GmbH	-27,5	0,0
Sonstige	-0,6	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-28,1</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 34

Im Geschäftsjahr wurde der Beteiligungsbuchwert der FraSec Fraport Security Services GmbH aufgrund einer erwarteten dauerhaften Wertminderung in Höhe von 27,5 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Grund für die außerplanmäßige Abschreibung ist eine im Vergleich zu den Vorjahren gesunkene langfristige Ergebnisermwartung der Gesellschaft. Für das Geschäftsjahr 2016 weist die Gesellschaft einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 3,1 Mio € aus (siehe auch Tz. 19).

## 16 Sonstiges Finanzergebnis

### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2016	2015
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7,9	9,8
davon aus verbundenen Unternehmen	0,7	0,9
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	5,2	7,4
<b>Gesamt</b>	<b>13,1</b>	<b>17,2</b>

Tabelle 35

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

Im Geschäftsjahr 2016 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 11,2 Mio € und Verluste in Höhe von 6,0 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 8,5 Mio € sowie Verluste in Höhe von 1,1 Mio €). Die Buchgewinne haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung ergeben. Die Gewinne vermindern die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 23,5 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 Glättstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 40).

## 17 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

### Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2016	2015
Latente Ertragsteuern	11,1	-4,7
Laufende Ertragsteuern	-160,1	-96,9
<b>Gesamt</b>	<b>-149,0</b>	<b>-101,6</b>

Tabelle 36

Im Geschäftsjahr 2016 wurden Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 6,1 Mio €) sowie Erträge aus der Zunahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 13,2 Mio € (im Vorjahr: 1,4 Mio €) erfasst. Diese betrafen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens und der Rückstellungen.

## 18 Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

### Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2016	2015
Jahresüberschuss	334,0	211,7
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-167,0	-87,0
Bilanzgewinn	167,0	124,7

Tabelle 37

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 138,7 Mio € auszuschütten, dies sind 1,50 € je Aktie, und den verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 28,3 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

## Erläuterungen zur Bilanz

## 19 Anlagevermögen

## Anlagespiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2016)

in Mio €						Bruttowerte
	Anschaffungs- oder Herstellungskosten					
	Stand am 01.01.2016	Zugänge	davon Zinsen	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2016
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
Selbst geschaffene Rechte, ähnliche Rechte und Werte	20,9	0,6		-0,2	1,7	23,0
Entgeltlich erworbene Software, Nutzungs- und ähnliche Rechte	125,9	4,4		-3,5	1,7	128,5
	<b>146,8</b>	<b>5,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-3,7</b>	<b>3,4</b>	<b>151,5</b>
<b>Sachanlagen</b>						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.925,1	50,6		-7,0	50,8	6.019,5
Technische Anlagen und Maschinen	3.001,3	30,1		-49,8	-36,8	2.944,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	354,2	30,8		-17,6	5,4	372,8
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	585,2	134,4	16,9	-4,7	-71,4	643,5
	<b>9.865,8</b>	<b>245,9</b>	<b>16,9</b>	<b>-79,1</b>	<b>-52,0</b>	<b>9.980,6</b>
<b>Finanzanlagen</b>						
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.251,7	22,1		-1,2		1.272,6
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	14,6			-1,2		13,4
Beteiligungen	193,7			-26,2		167,5
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	78,4			-67,5		10,9
Wertpapiere des Anlagevermögens	527,2	50,4		-147,0		430,6
Sonstige Ausleihungen	36,2	10,0		-7,8		38,4
	<b>2.101,8</b>	<b>82,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-250,9</b>	<b>0,0</b>	<b>1.933,4</b>
<b>Gesamt</b>	<b>12.114,4</b>	<b>333,4</b>	<b>16,9</b>	<b>-333,7</b>	<b>-48,6</b>	<b>12.065,5</b>



	Bruttowerte					Nettowerte	
	Stand am 01.01.2016	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Stand am 31.12.2016	Stand am 31.12.2015
					Abschreibungen		
	8,2	1,5	-0,2			9,5	12,7
	82,6	9,7	-3,5			88,8	43,3
	<b>90,8</b>	<b>11,2</b>	<b>-3,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>98,3</b>	<b>56,0</b>
	2.804,3	164,0	-5,6	-2,5		2.960,2	3.120,8
	1.594,4	101,8	-47,6	-6,4		1.642,2	1.406,9
	234,7	26,3	-17,5			243,5	119,5
	1,1					1,1	584,1
	<b>4.634,5</b>	<b>292,1</b>	<b>-70,7</b>	<b>-8,9</b>	<b>0,0</b>	<b>4.847,0</b>	<b>5.231,3</b>
	130,3	27,5				157,8	1.121,4
	0,0					0,0	14,6
	88,9		-22,0			66,9	104,8
	74,1		-67,5			6,6	4,3
	0,0	0,6				0,6	527,2
	1,7					1,7	34,5
	<b>295,0</b>	<b>28,1</b>	<b>-89,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>233,6</b>	<b>1.806,8</b>
	<b>5.020,3</b>	<b>331,4</b>	<b>-163,9</b>	<b>-8,9</b>	<b>0,0</b>	<b>5.178,9</b>	<b>7.094,1</b>

Tabelle 38

### Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 5,0 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 3,4 Mio € betrafen insbesondere Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse sowie eine im Vorjahr in Betrieb genommene Online-Handelsplattform.

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Fraport AG keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 11,2 Mio € betrafen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

### Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 245,9 Mio €. Schwerpunkte bildeten wie im Vorjahr Modernisierungsmaßnahmen im Bestand sowie Vorbereitungen für das Terminal 3.

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

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 0,9 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 5,5 Mio € realisiert (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 292,1 Mio € betrafen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

### Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 22,1 Mio € resultierten im Wesentlichen aus Kapitalerhöhungen bei der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 13,9 Mio € sowie bei der Fraport Regional Airports of Greece A S.A. und Fraport Regional Airports of Greece B S.A. von jeweils 4,0 Mio €.

Im Geschäftsjahr wurde der Beteiligungsbuchwert der FraSec Fraport Security Services GmbH aufgrund einer erwarteten dauerhaften Wertminderung in Höhe von 27,5 Mio € wertberichtigt (siehe auch Tz. 15).

Die Abgänge der Beteiligungen und der Ausleihungen an verbundene Unternehmen betrafen im Wesentlichen die Ausbuchung der bereits in Vorjahren wertberechtigten Anteile und Ausleihungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt aufgrund der in 2016 erhaltenen Entschädigungszahlungen (siehe auch Tz. 7).

Weitere Abgänge von Beteiligungen betrafen mit 4,2 Mio € den am 21. Oktober 2016 erfolgten Verkauf von 10% der Kapitalanteile an der Thalita Trading Ltd. Aus dem Verkauf der Kapitalanteile resultierte ein Gewinn von 35,9 Mio € (siehe auch Tz. 7).

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 49,8 Mio € betrafen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Zum Bilanzstichtag waren in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinsliche Wertpapiere mit Buchwerten von insgesamt 19,3 Mio € enthalten. Zum Bilanzstichtag entsprachen die Buchwerte den beizulegenden Zeitwerten (19,3 Mio €).

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 Vorstände erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2016 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 8,2 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 54,0 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (55,6 Mio €) und in gleicher Höhe mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe auch Tz. 4, 27 und 30).

Die Abgänge bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 7,8 Mio € betrafen im Wesentlichen Verkäufe von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

## 20 Vorräte

### Vorräte

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	13,9	14,2

Tabelle 39

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 Landbahnsystems.

## 21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	103,1	129,5

Tabelle 40

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

## 22 Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

### Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2016	Restlaufzeit			31.12.2015	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	47,3	47,3	–	–	9,3	9,3	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,5	2,5	–	–	3,6	3,6	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	152,1	71,0	43,7	37,4	145,1	71,7	48,1	25,3
davon Passiver Schallschutz	(92,6)	(11,5)	(43,7)	(37,4)	(79,7)	(11,5)	(42,9)	(25,3)
davon sonstige Ausleihungen	–	–	–	–	–	–	–	–
davon Körperschaftsteuerguthaben	(5,3)	(5,3)	–	–	(10,5)	(5,3)	(5,2)	–
davon Zinsforderungen	(4,5)	(4,5)	–	–	(6,0)	(6,0)	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>201,9</b>	<b>120,8</b>	<b>43,7</b>	<b>37,4</b>	<b>158,0</b>	<b>84,6</b>	<b>48,1</b>	<b>25,3</b>

Tabelle 41

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultierten im Wesentlichen mit 37,1 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 36,7 Mio €) sowie mit 10,2 Mio € aus Gewinnansprüchen (im Vorjahr: 4,5 Mio €). Ab dem Geschäftsjahr 2016 werden keine Forderungen aus dem Leistungsverkehr mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr verrechnet (im Vorjahr: 32,0 Mio €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultierten im Wesentlichen mit 2,5 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 4,7 Mio €) und wurden ab dem laufenden Geschäftsjahr nicht mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr verrechnet (im Vorjahr: 1,1 Mio €).

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 passiven Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung bezüglich Schallschutzmaßnahmen für den Tag- und Nachtbereich wurden die Rückstellungen insgesamt um 30,1 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurde der sonstige Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz“ vermindert (siehe auch Tz. 30).

Weiterhin wurden 43,9 Mio € vom Sachanlagevermögen in den sonstigen Vermögensgegenstand umgegliedert, da mit Genehmigung der Entgeltordnung 2017 auch die geschätzten Kosten für die Maßnahmenprogramme gewerblicher Schallschutz und Wirbelschleppen-Vorsorge über Entgelte refinanziert werden. Aufgrund der Umgliederung ergab sich durch Nachholeffekte für Vorjahre ein Zinsertrag in Höhe von 6,7 Mio €. Weiterhin wurden Zinserträge aus der Aufzinsung der Forderung in Höhe von 4,0 Mio € erfasst.

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 seitdem jeweils am 30. September eines jeden Jahres.

Das Körperschaftsteuerguthaben betrug zum 31. Dezember 2016 rund 6,1 Mio € (im Vorjahr: 12,2 Mio €). Es wurde aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs betrug zum Bilanzstichtag rund 5,3 Mio € (im Vorjahr: 10,5 Mio €).

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

## 23 Wertpapiere

### Wertpapiere

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Sonstige Wertpapiere	35,0	67,9

Tabelle 42

Im Geschäftsjahr sind kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 102,9 Mio € planmäßig abgegangen. Weiterhin wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 70,0 Mio € erworben.

## 24 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

### Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Kurzfristige Tages- und Termingelder	260,0	65,0
Sonstige	8,9	11,3
<b>Gesamt</b>	<b>268,9</b>	<b>76,3</b>

Tabelle 43

Die kurzfristigen Tages- und Termingelder betrafen ausschließlich Anlagen in €.

Die sonstigen Guthaben betrafen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

## 25 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

### Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Baukostenzuschüsse	15,9	20,9
Sonstige	13,3	15,3
<b>Gesamt</b>	<b>29,2</b>	<b>36,2</b>

Tabelle 44

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

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten ein Disagio für die im Geschäftsjahr 2009 platzierten Anleihen in Höhe von 1,7 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €) (siehe auch Tz. 31).

## 26 Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 63,8 Mio € (im Vorjahr: 50,6 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.

## 27 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Wertpapiere des Anlagevermögens, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontraktmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden, wurden mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Der die Rückstellungen übersteigende Betrag in Höhe von 11,8 Mio € (im Vorjahr: 13,7 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 19 und 30).

Der Wert der in Vorjahren abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung in Höhe von 21,5 Mio € (im Vorjahr: 20,8 Mio €) sowie der erworbenen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 0,8 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven und inaktiven Vorstände wurde mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung in Höhe von 18,7 Mio € übersteigende Betrag in Höhe von 3,5 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4 und 30).

## 28 Eigenkapital

### Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
<b>Stand 1.1.2016</b>	<b>923,1</b>	<b>602,2</b>	<b>36,5</b>	<b>1.093,3</b>	<b>124,7</b>	<b>2.779,8</b>
Dividendenzahlung					-124,6	-124,6
Kapitalerhöhung	0,5	2,0				2,5
Jahresüberschuss					334,0	334,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				167,1	-167,1	0,0
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>923,6</b>	<b>604,2</b>	<b>36,5</b>	<b>1.260,4</b>	<b>167,0</b>	<b>2.991,7</b>

Tabelle 45

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr 2016 um 493 Tsd € aufgrund der teilweisen Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

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

Somit setzte sich das gezeichnete Kapital, nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 92.357.054 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		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2016</b>	<b>92.385.076</b>	<b>92.307.711</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>
Mitarbeiteraktienprogramm:					
Kapitalerhöhung	49.343	49.343			
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>92.434.419</b>	<b>92.357.054</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>

Tabelle 46

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Juni 2016 zu einem Preis von 51,40€ 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 2016 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.430 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

Zum 31. Dezember 2016 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 2,1 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

### **Bedingtes Kapital**

Auf der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung diente auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). 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 12 beziehungsweise 24 Monaten. Der Ausübungszeitraum der letzten Tranche des MSOP 2005 endete zum 10. April 2014.

Zum 31. Dezember 2014 betrug das bedingte Kapital 3,4 Mio €. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 16. März 2015 das bedingte Kapital aufgehoben und die ersatzlose Streichung des diesbezüglichen Passus in § 4 Absatz 4 der Satzung beschlossen.

### **Kapitalrücklage**

Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,0 Mio € resultierte aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (41,40 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 49.343 Aktien).

### **Gewinnrücklagen**

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2015 wurden 0,1 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2016 167,0 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

### **Bilanzgewinn**

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,50 € je Aktie (im Vorjahr: 1,35 € je Aktie). Auf Tz. 18 wird verwiesen.

### **Ausschüttungssperre**

Der gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB ausschüttungsgesperre Betrag, der sich aus dem Unterschied zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz und dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 3,3 Mio €.

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB ausschüttungsgesperre Betrag in Höhe von 59,2 Mio € (im Vorjahr: 48,4 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- > 46,4 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- > 9,3 Mio € aus der Aktivierung von selbst geschaffenen Rechten, ähnlichen Rechten und Werten
- > 3,5 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert

Die Ausschüttungssperre in Höhe von insgesamt 62,5 Mio € griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

## 29 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

### Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	10,4	11,6

Tabelle 47

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.

## 30 Rückstellungen

### Rückstellungen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Rückstellungen für Pensionen	21,7	21,3
Steuerrückstellungen	110,6	116,6
Sonstige Rückstellungen	384,8	431,5
<b>Gesamt</b>	<b>517,1</b>	<b>569,4</b>

Tabelle 48

### Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2016	Verbrauch	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2016
Pensionsverpflichtungen	10,1	-1,6	0,9	(+0,3)	9,4
Sonstige Pensionszusagen	11,2	-0,1	1,2	(+0,3)	12,3
<b>Gesamt</b>	<b>21,3</b>	<b>-1,7</b>	<b>2,1</b>	<b>(+0,6)</b>	<b>21,7</b>

Tabelle 49

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 2016 einen prozentualen Anspruch von 64% seines festen Jahresbruttogehalts.  
Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2016 einen prozentualen Anspruch von 48% seines festen Jahresbruttogehalts.

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

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

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10% und jede Vollwaise 25% des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60% des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbwaisen erhalten jeweils 10% und Vollwaisen jeweils 25% des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8 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 Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für aktive und inaktive Vorstände abgeschlossen. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2016 wie im Vorjahr 18,0 Mio €. Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 21,5 Mio € (im Vorjahr: 20,8 Mio €). Davon wurden 18,7 Mio € (im Vorjahr: 18,8 Mio €) mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,5 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Pensionsverpflichtungen der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren in Höhe von 0,8 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 19).

Erträge aus der Versicherung in Höhe von 0,7 Mio € wurden mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,7 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 auf 6,6% des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts (im Vorjahr: 6,2%); hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,9% (im Vorjahr: 5,7%), die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,7% (im Vorjahr: 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 gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 486,4 Mio €. Bei den über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

### Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 110,6 Mio € (im Vorjahr: 116,6 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

### Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2016	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2016
Passiver Schallschutz	113,2	-13,9	-32,0	4,1	(+4,1)	71,4
Personal	99,0	-72,3	-7,8	113,1	(+2,0)	132,0
davon ZV Plus	0,0	0,0	0,0	44,0	(0,0)	44,0
Derivative Finanzinstrumente	32,8	0,0	-14,4	5,1	(0,0)	23,5
Wirbelschleppen	29,4	-13,3	0,0	0,9	(+0,9)	17,0
Umwelt	28,4	-2,9	0,0	7,7	(+1,1)	33,2
Ökologischer Ausgleich	25,2	-0,1	-1,5	2,0	(+2,0)	25,6
Übrige	103,5	-88,7	-7,0	74,3	(0,0)	82,1
<b>Gesamt</b>	<b>431,5</b>	<b>-191,2</b>	<b>-62,7</b>	<b>207,2</b>	<b>(+10,1)</b>	<b>384,8</b>

Tabelle 50

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 (Fluglärmsgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss des Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) vom 30. April 2013. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung bezüglich Schallschutzmaßnahmen für den Tag- und Nachtbereich sowie dem gewerblichen Schallschutz wurden die Rückstellungen insgesamt um 32,0 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurde der sonstige Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz“ vermindert (siehe auch Tz. 22).

Bezüglich der Rückstellungen im Zusammenhang mit dem „Zukunftsvertrag Plus“ (ZV Plus) wird auf Tz. 9 verwiesen.

Darüber hinaus betrafen die Rückstellungen zu einem großen Teil getroffene Regelungen der Altersteilzeit, Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG sowie Ansprüche aus Zeitguthaben.

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 54,9 Mio € (im Vorjahr: 48,5 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 19).

In Höhe von 0,6 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 23,5 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 32,8 Mio €; siehe auch Tz. 40).

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Rückstellungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014.

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 aufgezinst. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung der noch zu erbringenden Leistungen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen wurde die Rückstellung ergebnisneutral um 1,5 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.

## 31 Anleihen

### Anleihen

in Mio €	31.12.2016	Restlaufzeit			31.12.2015	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	–	800,0	150,0	950,0	–	800,0	150,0

Tabelle 51

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 %.

## 32 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

### Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2016	Restlaufzeit			31.12.2015	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.528,0	324,7	1.366,1	837,2	2.725,9	422,2	1.316,0	987,7

Tabelle 52

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

Im Geschäftsjahr wurden Darlehen in Höhe von 492 Mio € planmäßig getilgt. Weiterhin wurden Darlehen in Höhe von 295 Mio € aufgenommen.

## 33 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2016	Restlaufzeit			31.12.2015	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	100,3	58,5	30,4	11,4	106,9	64,4	31,9	10,6

Tabelle 53

## 34 Andere Verbindlichkeiten

### Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2016	Restlaufzeit			31.12.2015	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,7	0,7	–	–	0,6	0,6	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	372,3	372,3	–	–	349,9	349,9	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10,1	10,1	–	–	12,7	12,7	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	75,9	42,3	20,1	0,2	74,9	47,9	27,0	–
davon aus Steuern	(13,3)	13,3	–	–	(11,0)	11,0	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>459,0</b>	<b>438,7</b>	<b>20,1</b>	<b>0,2</b>	<b>438,1</b>	<b>411,1</b>	<b>27,0</b>	<b>–</b>

Tabelle 54

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten im Wesentlichen mit 236,5 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 233,2 Mio €) sowie mit 100 Mio € Finanzverbindlichkeiten (im Vorjahr 100 Mio €). Darüber hinaus waren mit 35,8 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr enthalten (im Vorjahr: 42,3 Mio €). Ab dem Geschäftsjahr 2016 entfällt die Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 32,0 Mio €).

Die „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten betrafen im Wesentlichen „Cash-Pool“-Guthaben der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH in Höhe von 165,2 Mio €. Die Finanzverbindlichkeiten resultierten aus der kurzfristigen Termingeldanlage von verbundenen Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalteten im Wesentlichen mit 6,1 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 6,5 Mio €) sowie mit 4,0 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 7,3 Mio €). Ab dem Geschäftsjahr 2016 erfolgt keine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 1,1 Mio €).

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten mit 10,3 Mio € (im Vorjahr: 15,4 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 10,1 Mio € (im Vorjahr: 12,3 Mio €) im Zusammenhang mit einer Vereinbarung zwischen der Fraport AG, der 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. 31).

Sämtliche Verbindlichkeiten sind unbesichert.

## 35 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

### Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Mietvorauszahlungen	6,9	7,3
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	0,0	0,0
Erschließungskostenbeiträge	17,8	18,7
Sonstige	13,3	14,2
<b>Gesamt</b>	<b>38,0</b>	<b>40,2</b>

Tabelle 55

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.

## 36 Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 23,2 Mio € (im Vorjahr: 21,1 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betrafen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens.

## Ergänzende Angaben

### 37 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

#### Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2016 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Bürgschaften	1,2	3,4
Gewährleistungsverträge	189,1	202,1
davon Vertragserfüllungsgarantien	115,4	118,6
Sonstige	10,3	10,9
<b>Gesamt</b>	<b>200,6</b>	<b>216,4</b>
(davon Altersversorgung betreffend)	7,9	0,0

Tabelle 56

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Haftungsverhältnisse resultieren aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit den nationalen sowie internationalen Beteiligungsprojekten. Aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit und des fortlaufenden Monitorings der Liquiditätssituation der Projekte ist das Risiko einer Inanspruchnahme nach Einschätzung der Fraport AG als äußerst gering anzusehen. Eine Passivierung der Haftungsverhältnisse erscheint somit als nicht geboten.

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 41,8 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 10,6 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 4,5 Mio € übernommen.

Im Rahmen von Management-Verträgen mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi-Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah, hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 10,5 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind 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 4,9 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge in Höhe von 27,0 Mio € sowie Bietungsgarantien in Höhe von 19,5 Mio €.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 10,3 Mio €.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	102,8	111,8
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	12,6	13,3
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	34,5	35,4
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	55,7	63,1
Bestellobligo	446,7	337,4
davon Baumaßnahmen	246,9	192,7
davon Sonstiges	199,8	144,7
Sonstige	35,7	83,6
<b>Gesamt</b>	<b>585,2</b>	<b>532,8</b>
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	156,3	145,6
(davon gegenüber assoziierten Unternehmen)	3,9	0

Tabelle 57

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

## 38 Aktienbasierte Vergütung

### Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt.

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

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

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

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150% der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt einschließlich eines etwaigen Wertzuwachses aus der Aktienkursentwicklung. Für Tranchen bis einschließlich des Jahres 2013 ist der relevante Börsenkurs auf maximal 60,00€ je Performance Share (CAP) begrenzt. Im Geschäftsjahr 2016 wurden 48.426 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2016 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2016 erfasste Aufwand betrug 3,0 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €). Davon entfallen 1,6 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) auf Vorstände und 1,4 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2016 Vorstand	Fair Value 31.12.2016 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2015 Vorstand	Fair Value 31.12.2015 leitende Mitarbeiter
<b>Alle Angaben in €</b>				
Geschäftsjahr 2013	53,39	53,03	47,29	44,39
Geschäftsjahr 2014	52,94	51,79	54,21	52,31
Geschäftsjahr 2015	52,02	47,18	53,04	52,84
Geschäftsjahr 2016	50,52	43,39	50,90	50,90

Tabelle 58

Zum 1. Januar der Jahre 2013 bis 2016 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrades für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraumes.

### Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2016 wurden am 1. Januar 2016 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2019.

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

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

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

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2013 bis 2016 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

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

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

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

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



### 39 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2016 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 21 Absatz 1 WpHG zugegangen:

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 14. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 7. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,97 % (das entspricht 2.746.379 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 14. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 8. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,03 % (das entspricht 2.796.731 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 27. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 20. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,63 % (das entspricht 2.425.674 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 28. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 22. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,01 % (das entspricht 2.779.425 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 29. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 25. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,92 % (das entspricht 2.693.918 Stimmrechten) betragen hat.

Legg Mason, Inc, Baltimore, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 7. Juni 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 31. Mai 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,826 % (das entspricht 2.612.499 Stimmrechten) betragen hat.

Lazard Asset Management LCC, New York, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15. Dezember 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 14. Dezember 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,05 % (das entspricht 4.672.021 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2016 wie folgt dar:

Der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2016 51,32 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,32 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,00 %.

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

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2016): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % und Lazard Asset Management LLC 5,05 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 35,19 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

## 40 Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzpositionen:

### Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte <sup>1)</sup>		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	655,0	870,0	-62,1	-94,7	-7,9	-14,0
davon freistehend	100,0	100,0	-15,6	-18,8	-15,6	-18,8
<b>Gesamt</b>	<b>755,0</b>	<b>970,0</b>	<b>-77,7</b>	<b>-113,5</b>	<b>-23,5</b>	<b>-32,8</b>

<sup>1)</sup> Ohne Stückzinsen.

Tabelle 59

Zum Abschlussstichtag bestanden 26 Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu zwei Zinsswaps (im Vorjahr vier) wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert wurde in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

24 der bestehenden Zinsswaps wurden für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Bei den gebildeten Bewertungseinheiten handelte es sich um Microhedges. Für acht dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 7,9 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. 16).

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 15,6 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 <sup>1)</sup> in Mio €
2007	2017	60,0	-1,6
2008	2017	20,0	-0,2
2008	2018	115,0	-8,8
2009	2017	25,0	-0,6
2009	2019	220,0	-24,8
2010	2017	100,0	-2,2
2010	2020	85,0	-14,4
2010	2025	30,0	-9,5
<b>Gesamt</b>		<b>655,0</b>	<b>-62,1</b>

<sup>1)</sup> Ohne Stückzinsen.

Tabelle 60

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

## 41 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2016 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB in Anspruch:

- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FRA - Vorfeldkontrolle GmbH

Die Tochtergesellschaft Energy Air GmbH nimmt für das Geschäftsjahr 2016 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch.

## 42 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 hat die Fraport AG 50% der Kapitalanteile an der Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH sowie der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co KG erworben. Der Kaufpreis für die Anteile an der Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH und der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co KG beträgt 0,5 Mio € zuzüglich bedingter Kaufpreisbestandteile. Die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co KG wird künftig unter gemeinschaftlicher Führung der Fraport AG und der Gebr. Heinemann SE & Co. KG das Duty Free Geschäft und weiteres Retail Geschäft am Flughafen Frankfurt betreiben. Mit dem Erwerb der Anteile hat sich die Fraport AG verpflichtet, der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co KG weiteres Kapital in Form von nachrangigen Gesellschafterdarlehen von bis zu 12,0 Mio € zur Verfügung zu stellen. Da der geprüfte Abschluss der Gesellschaften auf den Erwerbszeitpunkt noch nicht vorliegt, ist die Erstbilanzierung zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht abgeschlossen.

Die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird, nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen, für etwa März 2017 erwartet. Die zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen wurden bereits am 14. Dezember 2015 von der Fraport AG sowie ihrem griechischen Konsortialpartner und dem griechischen Privatisierungsfonds unterzeichnet. Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wird eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von 22,9 Mio € p. a. mit einer inflationsbedingten Anpassung vereinbart. Ferner sind die Konsortialpartner verpflichtet, bis zum Jahr 2020 in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur zu investieren. Derzeit erwartet die Fraport AG hier einen Betrag von rund 400 Mio € (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 18).

Im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Terminalbetriebskonzession in Antalya dient ein Teil der vorhandenen Liquidität der Betreibergesellschaft als Reserve für die Bedienung des Schuldendienstes sowie der Begleichung der jährlich fixen Konzessionszahlung und unterliegt damit zweckgebundenen Verfügungsbeschränkungen. Mit Bezug auf die darüber hinaus frei verfügbare Liquidität bestehen diverse Kreditklauseln. Aufgrund der rückläufigen Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2016 beantragte die Gesellschaft im Oktober 2016 die Stundung der im Januar 2017 fälligen Konzessionsgebühr in Höhe von 100,5 Mio € bis Juli 2019, um die dafür vorhandene Liquidität teilweise zur Auffüllung der frei verfügbaren Liquidität für die Bedienung des Schuldendienstes im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung zu nutzen und die weiteren Kreditklauseln einzuhalten. Der Antrag wurde im Oktober 2016 durch die türkische Flughafenbehörde DHMI vorbehaltlich der Zustimmung durch die türkische Regierung genehmigt. Aufgrund dessen erteilten die Banken die Zustimmung (Waiver Letter) zur Nutzung der für die Zahlung der Konzessionsgebühr vorhandenen Liquidität unter der auflösenden Bedingung der Zustimmung durch die türkische Regierung. Im Februar 2017 stimmte die türkische Regierung der Stundung der für Januar 2017 vorgesehenen Konzessionszahlung zu, jedoch bis Juni 2018. Somit ist die Genehmigung der Banken rückwirkend zum 31. Dezember 2016 entfallen. Der Waiver Letter der Banken sieht für diesen Fall grundsätzlich vor, dass die Gesellschaft die für die gestundete Konzessionszahlung erforderliche Liquidität wieder vollständig bereitstellt (rund 45 Mio €) sowie in Verhandlungen über die Heilung der nicht eingehaltenen Kreditklauseln eintritt. Derzeit wird mit den Banken das weitere Vorgehen abgestimmt. Zur Darstellung der sich aus der gegenwärtigen Situation möglicherweise ergebenden Risiken für das Projekt wird auf den Risiko- und Chancenbericht ab Seite 35 verwiesen.

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

Am 12. Dezember 2016 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Investor Relations unter der Rubrik Corporate Governance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

### 44 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

#### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2016

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

Die Gesamtvergütung des Vorstands betrug 5.805,6 Tsd € (im Vorjahr: 5.409,5 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.089,5 Tsd € (im Vorjahr: 1.122,6 Tsd €).

Im Rahmen des Long-Term Strategy Award (LSA) wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125% dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Die Gesamtverpflichtung im Rahmen des LSA beläuft sich zum 31. Dezember 2016 auf 535 Tsd € (im Vorjahr: 509 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 für die Tranche 2014 70,6 Tsd € (im Vorjahr: 93,4 Tsd €), für die Tranche 2015 106,6 Tsd € (im Vorjahr: 122,0 Tsd €) und für die Tranche 2016 103,8 Tsd €. Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2016 jeweils für die Tranche 2014 40,5 Tsd € (im Vorjahr: 63,2 Tsd €), für die Tranche 2015 75,8 Tsd € (im Vorjahr: 90,3 Tsd €) und für die Tranche 2016 72,8 Tsd €.

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2016 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.430,5 Tsd € (im Vorjahr: 2.339,4 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 1.504,2 Tsd € (LTIP-Tranche 2016) sowie 390,0 Tsd € (LSA-Tranche 2016) zugeteilt (im Vorjahr für die LTIP-Tranche 2015: 1.215,3 Tsd €, LSA-Tranche 2015: 390,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2016 insgesamt mit 902 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 889 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.612 Tsd € (im Vorjahr: 1.732 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 8.079 Tsd € (im Vorjahr: 7.378 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 20.104 Tsd € (im Vorjahr: 21.511 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 45 und Tz. 46 aufgeführt.

#### Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2016

Im Geschäftsjahr 2016 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 109,3 Tsd € (im Vorjahr: 97,0 Tsd €).

#### Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR) und § 15a WpHG

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR (ersetzt ab 2. Juni 2016 die bisherige Regelung in § 15a WpHG, der aufgehoben wurde) verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von drei Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß Artikel 19 MAR beziehungsweise § 15a Absatz 3 WpHG in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR und § 15a WpHG veröffentlicht.

## 45 Vorstand

### Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorstandsvorsitzender <b>Dr. Stefan Schulte</b></p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p> <p><b>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.; ab 15.3.2016)</p>
<p>Vorstand Operations <b>Anke Giesen</b></p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; AXA Konzern AG (ab 19.5.2016) &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016)</p>
<p>Vorstand Arbeitsdirektor <b>Michael Müller</b></p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016)</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; Airport Cater Service GmbH &gt; Medical Airport Service GmbH &gt; Terminal for Kids gGmbH</p>
<p>Vorstand Controlling &amp; Finanzen <b>Dr. Matthias Zieschang</b></p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd. (bis Juni 2016)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016) &gt; Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi (bis 10.8.2016) &gt; Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH</p> <p><b>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.; ab 15.3.2016)</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> &gt; Frankfurter Sparkasse</p>

Tabelle 61

## 46 Aufsichtsrat

### Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats <b>Karlheinz Weimar</b> Hessischer Minister der Finanzen a. D.  (Bezüge 2016: 64.600 €; 2015: 63.000 €)</p>	<p><b>Mitglied im Hochschulrat:</b> &gt; Universität Frankfurt am Main</p> <p><b>Mitglied im Kuratorium:</b> &gt; Institute for Law and Finance</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> &gt; Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbh Limburg (ab 1.11.2016)</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender <b>Gerold Schaub</b> ver.di Hessen  (Bezüge 2016: 57.350 €; 2015: 54.150 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; LSG Lufthansa Service Holding AG &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH &gt; LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH</p>
<p><b>Claudia Amier</b> Betriebsratsvorsitzende  (Bezüge 2016: 59.750 €; 2015: 58.150 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; operational Services GmbH &amp; Co. KG (ab 25.11.2016)</p>
<p><b>Devrim Arslan</b> Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH  (Bezüge 2016: 41.300 €; 2015: 40.500 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH</p>

Tabelle 62

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Uwe Becker

Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2016: 40.500€; 2015: 41.300€)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

- > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitzender)
- > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 29.8.2016)
- > Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft (bis 29.8.2016)
- > Mainova AG (Vorsitzender)
- > Messe Frankfurt GmbH
- > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- > Süwag Energie AG

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- > Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- > Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- > Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- > Kita Frankfurt
- > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst
- > Volkshochschule Frankfurt am Main
- > Dom Römer GmbH (stellvertretender Vorsitz)
- > Gas-Union GmbH (Vorsitzender)
- > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- > Nassauische Sparkasse
- > Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH
- > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
- > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
- > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH
- > Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung
- > RMA Rhein-Main Abfall GmbH
- > RTW Planungsgesellschaft mbH (ab 29.8.2016)

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (bis 29.8.2016)

#### Hakan Cicek

Freigestelltes Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2016: 36.300€; 2015: 35.500€)

#### Kathrin Dahnke

Mitglied des Vorstands Wilh. Wehrhahn KG

(Bezüge 2016: 37.100€; 2015: 36.300€)

#### Mitglied im Aufsichtsrat

(zu 100% Tochtergesellschaften der Wilh. Wehrhahn KG):

- > Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH
- > abcbank GmbH

#### Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- > ZWILLING J.A. Henckels AG

#### Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- > Basalt-Actien-Gesellschaft

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- > B.Braun Melsungen AG (ab 22.3.2016)

#### Mitglied im Verwaltungsrat

(zu 100% Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):

- > abcfinance GmbH

#### Mitglied im Vorstand

(zu 100% Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):

- > Wehrhahn Industrieholding AG

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p><b>Peter Feldmann</b> Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main  (Bezüge 2016: 38.100 €; 2015: 39.700 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH &gt; Messe Frankfurt GmbH &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH &gt; KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH (ab 24.11.2016)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</b> &gt; Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender) &gt; Dom Römer GmbH (Vorsitzender) (ab 24.6.2016) &gt; FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender) &gt; Gas Union GmbH &gt; Gemeinnützige Kulturfonds Frankfurt RheinMain GmbH (ab 01.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH (ab 15.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; Historische Villa Metzler gGmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; House of Logistics &amp; Mobility GmbH (ab 25.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH (ab 24.6.2016 bis 23.11.2016) &gt; Kulturgesellschaft Bergen-Enkheim mbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; Kulturregion Frankfurt RheinMain-gGmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; Künstlerhaus Mousonturm Frankfurt am Main GmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; MuseumsBausteine Frankfurt GmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stv. V.) &gt; Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender) &gt; SAALBAU Betriebsgesellschaft mbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender) &gt; Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; The Forsythe Company gGmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016) &gt; Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender) &gt; Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH (Vorsitzender) (bis 1.9.2016) &gt; Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (stellvertretendes Mitglied)</p> <p><b>Mitglied im Beirat:</b> &gt; Thüga AG</p>
<p><b>Peter Gerber</b> Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG  (Bezüge 2016: 27.300 €; 2015: 27.300 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Lufthansa Cityline GmbH (bis 1.2.2016)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Albatros Versicherungsdienste GmbH</p> <p><b>Mitglied im Vorstand:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik e.V. (ab 31.5.2016) &gt; Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (ab 29.6.2016)</p> <p><b>Mitglied im Präsidium:</b> &gt; Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (ab 7.7.2016)</p>
<p><b>Dr. Margarete Haase</b> Mitglied des Vorstands DEUTZ AG  (Bezüge 2016: 68.600 €; 2015: 67.000 €)</p>	<p><b>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:</b> &gt; DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd. &gt; Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitzende) &gt; Deutz Engines (China) Ltd. Co. (Vorsitzende) (bis 28.12.2015)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; ZF Friedrichshafen AG</p>
<p><b>Frank-Peter Kaufmann</b> Mitglied des Hessischen Landtags  (Bezüge 2016: 49.300 €; 2015: 46.900 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville</p>
<p><b>Lothar Klemm</b> Hessischer Staatsminister a. D.  (Bezüge 2016: 58.150 €; 2015: 58.150 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Dietz AG</p> <p><b>Vorsitzender des Vorstands:</b> &gt; Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)</p>

Tabelle 62

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p><b>Dr. Roland Krieg</b> Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (Bezüge 2016: 37.900€; 2015: 37.900€)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; AirIT Services AG &gt; operational services GmbH &amp; Co. KG (bis 8.7.2016)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; AirITSystems GmbH &gt; operational services GmbH &amp; Co. KG (bis 8.7.2016)</p>
<p><b>Michael Odenwald</b> Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bezüge 2016: 33.900€; 2015: 33.900€)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 21.4.2016)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Bahn AG &gt; DB Mobility Logistics AG (bis 1.1.2016)</p>
<p><b>Mehmet Özdemir</b> Betriebsratsmitglied (Bezüge 2016: 36.300€; 2015: 35.500€)</p>	
<p><b>Arno Prangenberg</b> Wirtschaftsprüfer, Steuerberater (Bezüge 2016: 36.300€; 2015: 37.900€)</p>	
<p><b>Hans-Jürgen Schmidt</b> 1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen (Bezüge 2016: 37.900€; 2015: 37.900€)</p>	
<p><b>Werner Schmidt</b> Stellvertretender Konzern-Betriebsratsvorsitzender (bis 30.3.2016) (Bezüge 2016: 46.100€; 2015: 44.500€)</p>	<p><b>Vorsitzender des Vorstands:</b> &gt; Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)</p> <p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:</b> &gt; komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p><b>Edgar Stejskal</b> Konzern-Betriebsratsvorsitzender (Bezüge 2016: 50.900€; 2015: 49.300€)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Airmail Center Frankfurt GmbH</p>
<p><b>Prof. Dr. Katja Windt</b> President Jacobs University Bremen gGmbH (Bezüge 2016: 44.500€; 2015: 43.700€)</p>	<p><b>Mitglied im Vorstand:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p>

Tabelle 62



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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>2)</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Aerodrom Ljubljana, d.o.o. Zgornji Brnik/Slovenien	100,00	102.385	9.048
Aerodrom Portoroz, d.o.o. Secovlje/Slovenien	(30,46)	3.191	0
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,00	31	-1.555
AirTSystems GmbH, Hannover	50,00	3.517	714
AirT Services AG, Lautzenhausen	100,00	2.704	455
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	4.763	1.313
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	(100,00)	20.175	-2.102
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	(100,00)	4.075	-319
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	(100,00)	21.677	1.046
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	11.727	750
AIRMALL, Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-625	65
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-3.105	-1.180
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,00	162.603	1.941 <sup>3)</sup>
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	26	90 <sup>3)</sup>
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,00	39.623	5.560
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,00	1.090	830
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,00)	445	-23 <sup>4)5)</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,00	295.362	70.440 <sup>6)</sup>
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,00	52	4.278 <sup>3)</sup>
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	49,00	11.619	1.281
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,00	101.396	4.689
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	22	282 <sup>3)</sup>
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	100,00	25	0 <sup>7)</sup>
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,00	1.286	143
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main (vormals: APS Airport Personal Service)	100,00	556	6
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	72 <sup>3)</sup>
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	100,00	113.039	3.753
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	100,00	23	-2 <sup>7)</sup>
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	71	-2
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	100,00	74	-1
Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien	(100,00)	6	0 <sup>7)</sup>
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,00	42.031	1.330 <sup>3)</sup>
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,00	3.161	-33
Fraport IC Ictas Havalimani İşletme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	38,56 (12,44)	79.019	75.368
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	51,00	102.397	68.843
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	11.638	10.238 <sup>3)</sup>

Tabelle 63

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>2)</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,00)	484.436	9.278
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta	100,00	45	0 <sup>7)</sup>
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	99,93 (0,07)	498.176	13.467
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	26	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	27	1
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	350	878 <sup>3)</sup>
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99 (0,01)	422	109
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	0	0 <sup>4)</sup>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	4.995	7.897 <sup>3)</sup>
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	34	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.825	2.450 <sup>3)</sup>
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	72,00	7.927	-1.972
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	72,00	7.976	-1.934
Fraport Regional Airports of Greece Management S.A. Athen/Griechenland	72,00	16	-12
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,0 (10,0)	7.707	-316 <sup>4)</sup>
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	97.700	21.291
Fraport USA Inc., (vormals: AMU Holdings, Inc.) Pittsburgh/USA	100,00	3.936	-65
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	6.521	-3.103
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	100,00	34	112 <sup>3)</sup>
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	0	0 <sup>4)</sup>
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	100,00	1.843	697
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,33	4.271	-1.333
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>4)8)</sup>
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>4)8)</sup>
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>4)8)</sup>
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>4)8)</sup>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	70,01	247.263	57.863

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>2)</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	7.146	2.083
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	9.175	1.788 <sup>5)</sup>
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,00)	129	33
M-Port GmbH & Co. KG, Neu Isenburg	(50,00)	155	-20 <sup>7)</sup>
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu Isenburg	(50,00)	24	-1 <sup>7)</sup>
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	17.696	276
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland/ Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	25,0	-308.100	-818 <sup>9)</sup>
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	32.717	15.206 <sup>3)5)</sup>
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	(50,0)	10.848	-24
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	1.527	491 <sup>10)</sup>
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,0	376	10
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	42	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,5)	516.406	30.153

Tabelle 63

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

<sup>1)</sup> Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.

<sup>2)</sup> Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.

<sup>3)</sup> Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.

<sup>4)</sup> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

<sup>5)</sup> Untestierter Jahresabschluss 2016.

<sup>6)</sup> Geschäftsjahr endete am 31. März 2016.

<sup>7)</sup> Neugründung in 2016, Rumpfwirtschaftsjahr.

<sup>8)</sup> Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

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

<sup>10)</sup> Jahresabschluss 2015.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2017

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Dr. Giesen

Dr. 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 28. Februar 2017

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 2016 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, 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 28. Februar 2017

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

17. März 2017

### Redaktionsschluss

28. Februar 2017

### Sprachgebrauch

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

### Rundungshinweis

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

**Fraport AG**  
**Frankfurt Airport Services Worldwide**  
**Finanzen & Investor Relations**  
**60547 Frankfurt am Main**

[www.fraport.de](http://www.fraport.de)