

# *Jahresabschluss*

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2017  
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide



## Inhalt

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 .....	4
Grundlagen der Fraport AG .....	4
Geschäftsmodell .....	4
Struktur .....	8
Strategie .....	10
Steuerung .....	10
Finanzmanagement .....	14
Rechtliche Angaben .....	15
Vergütungsbericht .....	17
Wirtschaftsbericht .....	25
Gesamtaussage des Vorstands .....	25
Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen .....	26
Wesentliche Ereignisse .....	28
Geschäftsverlauf .....	29
Ertragslage .....	31
Vermögens- und Finanzlage .....	34
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren .....	38
Beschäftigte .....	40
Forschung und Entwicklung .....	40
Umwelt .....	41
Gesellschaft .....	41
Aktie und Investor Relations .....	42
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag .....	44
Risiko- und Chancenbericht .....	44
Prognosebericht .....	62
Gesamtaussage des Vorstands .....	62
Geschäftsausblick .....	63
Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2017 .....	68
Gewinn- und Verlustrechnung .....	68
Bilanz .....	69
Anhang zum Jahresabschluss 2017 .....	70
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss .....	70
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz .....	75

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung .....	75
Erläuterungen zur Bilanz .....	82
Ergänzende Angaben.....	94
Weitere Informationen .....	107
Versicherung der gesetzlichen Vertreter .....	107
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers .....	108
Glossar.....	115
Impressum.....	117

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

## Grundlagen der Fraport AG

### Geschäftsmodell

Folgender Abschnitt liefert einen Überblick über das grundlegende Geschäftsmodell der Fraport AG sowie die finanziell bedeutendsten Unternehmensstandorte und deren Wettbewerbspositionen.

#### Eine international führende Flughafen-Betreibergesellschaft

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt mit ihrem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Die Fraport AG erbringt dabei sämtliche Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Die Fraport AG erbringt zudem Planungs- sowie Beratungsleistungen und ist operativ wie administrativ tätig. Die Stärke der Fraport AG basiert auf dem integrierten Geschäftsmodell im Flughafenmanagement, das ein umfassendes Know-how bei allen Flughafendienstleistungen garantiert. Hauptstandort ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Unternehmens ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

#### Wesentliche Standorte

##### Beteiligungen der Fraport AG an Flughäfen weltweit

	Standort	Flughafen	Anteil in %	Laufzeit	
Europa	Deutschland: Fraport AG	Frankfurt	100	1924	unbefristet
	Slowenien: Fraport Slovenija	Ljubljana	100	2014	2054 <sup>1)</sup>
	Griechenland: Fraport Greece	14 Flughäfen	73,4	2017	2057
		Varna	60	2006	2041
	Bulgarien: Fraport Twin Star	Burgas	60	2006	2041
	Deutschland: Hannover	Hannover	30	1998	unbefristet
	Russland: NCG/Thalita	St. Petersburg	25	2010	2040
Südamerika	Brasilien: Fortaleza & Porto Alegre	Fortaleza	100	2017	2047
		Porto Alegre	100	2017	2042
	Peru: Lima	Lima	70,01	2001	2041 <sup>1)</sup>
Asien	Türkei: Antalya	Antalya	50/51 <sup>2)</sup>	1999	2024
	China: Xi'an	Xi'an	24,5	2008	unbefristet
	Indien: Delhi	Delhi	10	2006	2036 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Verlängerungsoption.

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

Zusätzlich zu den oben genannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Unternehmen Fraport USA Retail- und Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland sowie Pittsburgh. Vorbehaltlich einer noch ausstehenden Genehmigung wird Fraport USA im ersten Halbjahr 2018 auch das Retail-Flächenmanagement im JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, New York, übernehmen. Der Vertrag am Flughafen Boston endete zum 31. Oktober 2017 (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 28).

#### Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell der Fraport AG, in Deutschland wie im Ausland, zählen neben wirtschaftlichen, politischen und regulatorischen Faktoren auch Störereignisse. Diese Einflussfaktoren können sich sowohl auf das Passagier- als auch das Cargoaufkommen an den Konzern-Flughäfen auswirken und haben so einen direkten Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Unternehmens.

Wirtschaftswachstum begünstigt Geschäftsreisen und fördert ebenso den Wohlstand einer Gesellschaft, der Grundvoraussetzung für die private Reisetätigkeit ist. Über die vergangenen 15 Jahre wuchsen Weltwirtschaft und Weltpassagieraufkommen sehr ähnlich: durchschnittlich um 3,8 % beziehungsweise 3,9 % pro Jahr. Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch mit den Zinspolitiken der Zentralbanken und dem internationalen Devisenhandel sind die Währungskurse. Diese wiederum haben Einfluss auf die Attraktivität von Tourismus-Zielen, die Reiseströme sowie das Kaufverhalten der Passagiere. Besonders für touristische Standorte wie Griechenland, Varna und Burgas sowie Antalya, die einen geringen originären Verkehr aufweisen, ist diese Entwicklung von großer Bedeutung. Dementgegen sind für die beiden Standorte in Brasilien, die zu mehr als 90 % vom inländischen Flugverkehr geprägt sind, überproportional die lokalen Gegebenheiten und Risiken maßgeblich.

Ein weiterer wesentlicher Einfluss auf die Reisehäufigkeit im Luftverkehr geht vom Kerosin- und damit vom Rohölpreis aus. Ein hoher Rohölpreis spiegelt sich üblicherweise in einer Erhöhung der Ticketpreise wider. Das dämpft die Luftverkehrsnachfrage.

Die Politik beeinflusst die Geschäfte der Fraport AG auf verschiedenen Ebenen. Auf regionalpolitischer Ebene wirken sich Betriebseinschränkungen, wie zum Beispiel Nachtflugverbote, negativ auf das Airline-Angebot und damit indirekt auch negativ auf das Passagier- und Cargo-Aufkommen aus. Umgekehrt gilt, dass die Aufhebung von Einschränkungen einen positiven Einfluss hat. Ähnliches lässt sich auf nationaler Ebene beobachten: Die Einführung besonderer Abgaben, wie der Luftverkehrsteuer in Deutschland, wirkt dämpfend auf die Luftverkehrsnachfrage und stellt einen im europäischen Vergleich wettbewerbsverzerrenden Faktor dar. Die internationale Politik kann mit der Liberalisierung von Luftverkehrsrechten kurzfristig neue Märkte für den Luftverkehr öffnen oder bereits bestehende Märkte vergrößern. Allerdings können durch die Politik auch Sanktionen wie Reisebeschränkungen erlassen werden, die Märkte wieder abschotten, wie auch die Sanktionen im Rahmen der Spannungen zwischen Russland und der Türkei im Geschäftsjahr 2016 gezeigt haben. Der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) ist ebenfalls ein Faktor, der sich auf den Luftverkehr – je nach Ergebnis der Austrittsverhandlungen unterschiedlich stark – auswirken kann: Geänderte Einreisebestimmungen und Luftverkehrsrechte sowie Einfluss auf den Wechselkurs des britischen Pfunds zum Euro sind Ausprägungen hiervon.

Zu den Störereignissen, die wesentlichen Einfluss auf das Passagieraufkommen haben, gehören unter anderem Streiks und Witterungsverhältnisse. Ihr Vorkommen und ihr Ausmaß können von Jahr zu Jahr stark schwanken und sind nicht prognostizierbar. Im deutlich streikgeprägten Geschäftsjahr 2016 war am Frankfurter Flughafen pro Streiktag ein Ausfall von etwa 43.000 Passagieren zu verzeichnen, bei neun Streiktagen waren es rund 387.000 Passagiere. 2017 dagegen gab es am Flughafen Frankfurt oder den weiteren Konzern-Standorten keine wesentlichen Streiks. 2017 waren von witterungsbedingten Flugausfällen 228.000 Passagiere betroffen, wohingegen es im Vorjahr nur 86.000 Passagiere waren. Zudem können Naturkatastrophen, wie Überschwemmungen oder Vulkanausbrüche, den weltweiten Luftverkehr negativ beeinflussen.

Auch terroristische Anschläge in Europa, sowie weltweit, zeigen einen negativen Effekt auf das Passagieraufkommen in Frankfurt und an den Konzern-Standorten. Je nach Häufigkeit und Intensität der Anschläge wird darüber in internationalen Medien unterschiedlich berichtet. So ergeben sich Rückgänge unterschiedlichen Ausmaßes in den verschiedenen Märkten des einfliegenden Verkehrs, die allerdings erfahrungsgemäß zeitlich begrenzt sind.

### **Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt**

Der Flughafen Frankfurt war im vergangenen Geschäftsjahr mit 64,5 Mio Passagieren nach London-Heathrow (78,0 Mio), Paris-Charles de Gaulle (69,5 Mio) und Amsterdam-Schiphol (68,5 Mio) der viertgrößte Passagierflughafen Europas, vor dem Flughafen Istanbul-Atatürk (63,9 Mio). In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2017 44,6 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 1,1 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. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Deutsche Lufthansa, die im Geschäftsjahr 2017 einen Passagieranteil von mehr als 60 % in Frankfurt besaß. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul-Atatürk, Amsterdam-Schiphol und München, die ebenfalls in jeweils unterschiedlichem Maße durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France und KLM, Turkish Airlines und Deutsche Lufthansa 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 insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Die bereits fertiggestellte Landebahn Nordwest oder auch der Flugsteig A-Plus sowie insbesondere das Terminal 3, das im Jahr 2023 in Betrieb gehen soll, sichern langfristig die Flughafenkapazitäten und das erforderliche Spektrum der angebotenen Infrastruktur, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Zudem gewinnt der Low-Cost-Verkehr am Flughafen Frankfurt an Bedeutung. Die Fraport AG trägt der stark wachsenden Passagiernachfrage mit dem vorgezogenen Bau des Flugsteigs G aus dem zweiten Bauabschnitt des Terminals 3 Rechnung. Mit seinem Bau soll noch im zweiten Halbjahr 2018 begonnen werden.

Positiv auf die Wettbewerbsposition wirkt sich ebenfalls der verstärkte Kundenfokus 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 Griechenland, Antalya, Türkei, sowie in Varna und Burgas, beide Bulgarien, dar. Wesentliche Treiber der Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen der Standorte sind die 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.

Im März 2017 hat Fraport bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung zur Flughafen-Privatisierung den Zuschlag für die beiden Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** erhalten. Am 2. Januar 2018 haben die Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre den operativen Betrieb übernommen. In den ersten fünf Jahren erwartet Fraport Investitionen in die Flughafen-Infrastrukturen in Höhe von rund 700 Mio €. Beide Flughäfen weisen eine ähnliche Verkehrsstruktur mit über 90 % Inlandsverkehr auf und sind im Wesentlichen durch Originärverkehre geprägt. Vor allem der im Norden Brasiliens gelegene Flughafen Fortaleza bietet durch die geografisch günstige Lage zu Nordamerika und Europa sowie die wirtschaftlich noch relativ unterentwickelte Region überdurchschnittliche Wachstumspotenziale. Auch der im südlichen Teil des Landes gelegene Flughafen Porto Alegre bietet solides Wachstumspotenzial, allerdings auf einem niedrigeren Niveau. Der Flughafen Fortaleza war mit gut 5,9 Mio Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr der zwölftgrößte Flughafen in Brasilien. Die größte Fluggesellschaft am Standort ist die brasilianische TAM mit 36 %, gefolgt von GOL mit 31 % sowie Avianca mit 13 % Marktanteil. Wesentliche Investitionen werden in die Modernisierung und Erweiterung des Terminals getätigt. Der Flughafen Porto Alegre ist mit circa 8,0 Mio Passagieren der neungrößte des Landes. Größte Airline am Standort ist GOL mit 33 %, gefolgt von TAM mit 27 % und Azul mit 26 % Marktanteil. Investitionsschwerpunkte werden neben der Modernisierung und Erweiterung der beiden Terminals sowie Vorfeldpositionen auch die Verlängerung der Start- und Landebahn sein.

Der Standort **Ljubljana** ist der Hauptstadt- und zugleich mit rund 1,7 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-Verkehre bedient, welche in den letzten Jahren am Standort Ljubljana deutliche Marktanteilsgewinne verzeichnen konnten. Zur Erhöhung der Servicequalität des Flughafens und zur Verbesserung der operativen Abläufe sind kurz- und langfristige Investitionen notwendig. Die größte Investition in diesem Zusammenhang stellt die Erweiterung des Terminals dar.

Die 14 griechischen Regionalflughäfen werden seit 11. April 2017 von **Fraport Greece** betrieben. Hierzu zählen die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio/Prevezka, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos sowie Samos. Mit knapp 27,6 Mio Passagieren im Geschäftsjahr 2017, und einem Wachstum von 10,3 % gegenüber Vorjahr, profitierten die Standorte in hohem Maße von der Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination, sicherlich aber auch von der Veränderung des Tourismusverkehrs in die Türkei. Der hohe Anteil der internationalen Reisenden von 75 % zeigt die Bedeutung Griechenlands als Feriendestination. Mit rund 23 % stellen Passagiere aus Großbritannien die stärkste Passagiergruppe dar. Aegean Airlines/Olympic Air ist, gemessen an den Passagierzahlen, die größte Fluggesellschaft an den 14 Flughäfen mit einem Passagieranteil von rund 21 %, gefolgt von Ryanair mit rund 13 % Passagieranteil. Die 40-jährigen Konzessionen sehen ein Investitionsvolumen in die Flughafen-Infrastrukturen in den ersten vier Jahren von rund 400 Mio € vor. Der größte Teil fließt in ein umfangreiches Ausbau- und Erweiterungsprogramm. An den Standorten werden unter anderem fünf neue Terminals gebaut und sechs bestehende erweitert.

Der Standort **Lima** in Peru profitiert unverändert von der verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsrate des Landes sowie von einer weiterhin zunehmenden touristischen Nachfrage. Darüber hinaus profitiert der Flughafen von der guten geografischen Lage, die insbesondere für den Umsteigeverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Der Flughafen Jorge Chávez ist Perus bedeutendster Flughafen und zählte mit gut 20,6 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 Passagierwachstums stoßen die Kapazitäten des Standorts Lima an ihre Grenzen. Im Oktober 2017 wurde daher mit der Ausschreibung für den Bau eines neuen Terminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive Vorfeldern und Taxiways sowie weiterer peripherer Infrastruktur begonnen. Der Vertragsabschluss und Beginn der Bauarbeiten sind für die zweite Jahreshälfte 2018 vorgesehen. Der Ausbau des Flughafens mit geplanten Investitionen von rund 1,5 Mrd US-\$ ist notwendig, um die für das erwartete Verkehrswachstum adäquate Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können und die Wettbewerbsposition in Südamerika weiter zu stärken. Die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn ist für 2021, die Fertigstellung des Terminals für 2024 geplant.

Die Schwarzmeer-Flughäfen in **Burgas** und **Varna** waren mit knapp 3,0 Mio beziehungsweise etwa 2,0 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Wesentliche Passagiergruppen der Standorte waren Fluggäste aus Deutschland (gut 19 %), Russland (etwa 18 %) und Großbritannien (circa 12 %). Durch die Terminal-Inbetriebnahmen im Geschäftsjahr 2013 bieten beide touristischen Standorte zunächst ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können. Zudem sehen die Planungen sukzessive Erweiterungsmaßnahmen vor, wie beispielsweise den Ausbau des Abflugbereichs am Flughafen Burgas, der bis zum Jahr 2021 abgeschlossen sein soll.

Mit rund 26,3 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 Russland und Deutschland mit Anteilen von rund 39 % beziehungsweise 22 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist es insbesondere bei den Passagieren aus Russland nach Beendigung der russischen Sanktionen gegen touristische Charterverkehre zu deutlichen Aufholeffekten gekommen, da in 2017 weitere Sanktionen seitens der russischen Regierung ausblieben. Die Zahl der Passagiere aus Westeuropa lag allerdings aufgrund der teilweise angespannten Lage in der Türkei unter Vorjahresniveau. Die Entwicklung des Verkehrs in Antalya ist weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Verpflichtende Investitionen in die Flughafeninfrastruktur sind nicht mehr zu tätigen.

Der Flughafen **Xi'an** war im vergangenen Geschäftsjahr der achtgrößte Flughafen in China und beförderte rund 41,9 Mio Fluggäste. Der Standort ist im Wesentlichen durch einen hohen Anteil am originären Verkehr geprägt. 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. Wegen der hohen Wachstumsperspektiven des Standorts werden in den nächsten Jahren weitere Ausbaumaßnahmen vorgenommen.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 25 zu entnehmen.

## Struktur

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2017 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur ergeben. Wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Anhang in Tz. 47 dargestellt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 wurde die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG gegründet. Das Joint Venture zwischen der Fraport AG und dem Unternehmen Gebr. Heinemann betreibt alle Heinemann Duty Free & Travel Value Shops und Concept Stores am Standort Frankfurt. Ziel ist es, den Passagieren ein komfortables Einkaufserlebnis zu bieten und durch Verknüpfung der Fachkompetenz beider Geschäftspartner die Ertragskraft zu optimieren.

Zum 11. April 2017 wurde der operative Betrieb der 14 griechischen Regionalflughäfen übernommen. Die Laufzeit der Konzessionen beträgt 40 Jahre. Damit verpflichtet sich Fraport Greece, in die Flughafeninfrastruktur zu investieren und die Flughäfen durch optimierte Prozesse und Einsatz von spezifischem Know-how weiter zu entwickeln (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 28).

Anfang Juni 2017 hat die Fraport AG im Zusammenhang mit dem Management und Betrieb der Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre in Brasilien sämtliche Anteile an zwei dafür gegründeten Gesellschaften Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre und Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza übernommen. Die neugegründeten Gesellschaften waren im Geschäftsjahr 2017 operativ noch nicht tätig. Die operative Übernahme des Betriebs der Gesellschaften erfolgte am 2. Januar 2018.

Seit 1. Juli 2017 arbeitet die Fraport AG zusammen mit den Konzern-Unternehmen FRA Vorfeldkontrolle und FraGround im Gemeinschaftsbetrieb. Diese Neuaufstellung – insbesondere die gemeinsame Steuerung der wesentlichen personellen und sozialen Angelegenheiten – gewährleistet durch engere Abstimmung der Prozesse und verbesserte Zusammenarbeit aller Beteiligten die Qualität der Bodenabfertigung. Mit dieser Regelung der arbeitsorganisatorischen Kooperation endeten die Arbeitnehmerüberlassung und der Einsatz von Fremdpersonal des Konzern-Unternehmens FraGround bei der Fraport AG. Der von der Fraport AG an das Konzern-Unternehmen FraGround zu erstattende Anteil der gemeinsam erbrachten Leistungen wird fortan als Fremdleistung im Gemeinschaftsbetrieb bei der Fraport AG abgebildet. Zum Portfolio gehören die Gepäck-, Fracht- und Flugzeugabfertigung sowie der Passagier-, Gepäck- und Frachttransport. Die Abbildung der Check-in- und VIP-Prozesse wie auch der technischen Dienstleistungen runden die Produktpalette ab.

Zum 1. Januar 2018 wurde der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“ vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ der Fraport AG integriert. Durch die Zusammenführung der beiden Strategischen Geschäftsbereiche werden Schnittstellen reduziert und die Verantwortlichkeiten sinnvoll konzentriert. Dies wird sich mittelfristig positiv auf die Effizienz und Qualität der Leistungserbringung auswirken. Des Weiteren ermöglicht die Zusammenführung einen verbesserten Kundenfokus und eine übergeordnete Steuerung aller Aktivitäten innerhalb der Terminals in Frankfurt aus einer Hand.

### Rechtliche Struktur

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafen-Betreibermodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit knapp 10.200 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Unternehmen (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB) und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Inklusive des Standorts Frankfurt war die Fraport AG zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses mittels Konzern-Unternehmen an 29 Flughäfen aktiv. Zu den bedeutendsten Unternehmen zählten dabei die Konzern-Unternehmen Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2041 mit Verlängerungsoption), Fraport Greece A & B (Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regionalflughäfen bis 2057), Fortaleza und Porto Alegre (Konzessionsverträge zum Betrieb des Flughafens Fortaleza bis 2047 sowie des Flughafens Porto Alegre bis 2042), Antalya (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Terminals bis 2024), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041), Fraport USA (Verträge zum zeitlich befristeten Vertrieb von Retail-/Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland sowie Pittsburgh), Fraport



Slovenija (Recht zur Nutzung des Flughafens in Ljubljana bis 2054) und Xi'an (Kapitalanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Xi'an).

### Organisatorische Struktur

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 des Leitungs- und Kontrollorgans ist in der „Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung“ dargestellt. Die jährlich aktualisierte Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung ist nicht Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Abschlussprüfer und dem gleichnamigen Kapitel 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 Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses stellte sich wie folgt dar:

### Organisationsstruktur

#### Strategische Geschäftsbereiche

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

Interne Revision

Personal Führungskräfte In-/Ausland

Personalserviceleistungen

Rechnungswesen

Rechtsangelegenheiten und Compliance

Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit

Unternehmenskommunikation

Zentraler Einkauf und Bauvergabe

## Strategie

Der Vorstand steuert die Fraport AG nach den Zielen des Konzern-Leitbilds, die er in die Konzern-Strategie überführt hat. Eine Strategie isoliert, für die Fraport AG, ist nicht vorhanden. Nähere Informationen sind dem Geschäftsbericht 2017 im Kapitel „Strategie“ zu entnehmen.

## Steuerung

Im Kapitel Steuerung werden die bedeutsamsten Kennzahlen erläutert, durch die der Vorstand vorrangig die ergriffenen unternehmerischen Maßnahmen messbar macht und bewertet. Dabei unterscheidet der Vorstand zwischen finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2017 einer Prüfung unterzogen. So werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Pünktlichkeitsquote, die Anlagenverfügbarkeitsquote sowie die 1.000-Mann-Quote nicht mehr als nichtfinanzieller Leistungsindikator definiert. Gleichwohl werden im Lagebericht 2017 die Entwicklung sowie der Vergleich zur gegebenen Prognose des Lageberichts 2016 dieser Kennzahlen im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 38 dargestellt. Als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren wurden ab der Lageberichterstattung 2017 die Quote der Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene), die Krankenquote sowie die CO<sub>2</sub>-Emission definiert und in die Berichterstattung sowie den Prognosebericht aufgenommen. Nähere Informationen beinhalten die entsprechenden Abschnitte des folgenden Kapitels.

### Finanzielle Leistungsindikatoren

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

Als bedeutsamste 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 internationalen 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 bedeutsamsten 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 34 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 63 enthalten.

### Kennzahlen der Ertragslage

Die Ertragslage 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.

Die für die Fraport AG bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die **Umsatzerlöse** – als wesentlicher Bestandteil der Gesamtleistung, das **EBITDA** (betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen), das **EBIT** (betriebliches Ergebnis), das **EBT** und der **Jahresüberschuss**.

## Berechnung bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren

<b>Umsatzerlöse</b>
⊕
Andere aktivierte Eigenleistungen
⊕
Sonstige betriebliche Erträge
⊖
Operativer Aufwand
⊖
<b>EBITDA</b>
⊖
Abschreibungen
⊖
<b>EBIT</b>
⊖
Finanzergebnis
⊖
<b>EBT</b>
⊖
Steuern
⊖
<b>Jahresüberschuss</b>

Das EBITDA ist Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreicht die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 16; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind dem Glossar auf Seite 115 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 internationalen Geschäfts bildete.

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Liquidität beziehungsweise die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio als bedeutsamste finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzlage. Die Gearing Ratio gibt den Verschuldungsgrad der Fraport AG an und variiert grundsätzlich je nachdem, in welcher Phase eines Investitionszyklus sich die Gesellschaft befindet. So steigt die Gearing Ratio gewöhnlich in Zeiten hoher Investitionstätigkeit und sinkt, wenn das Unternehmen weniger investiert. Im Zusammenhang mit dem Investitionsprogramm am Standort Frankfurt hat der Vorstand definiert, dass die Gearing Ratio einen Wert von circa 140 % nicht nachhaltig 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. Der Free Cash Flow gibt 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 und/oder den Aktionären als Dividende ausgeschüttet zu werden (Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im „Glossar“ auf Seite 115 zu finden).

### Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zu den Kennzahlen der finanziellen Entwicklung misst sich die Fraport AG an der Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind. Zu diesen bedeutsamsten Leistungsindikatoren zählen beispielsweise die durch die Passagiere wahrgenommene Servicequalität am Flughafen Frankfurt, die Krankenquote und die CO<sub>2</sub>-Emission. Für eine bessere Steuerung hat der Vorstand die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren den Kategorien „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“, „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“, „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ sowie „Klimaschutz“ zugeordnet.

Die im Sinne des DRS 20 in der Fassung des DRÄS 8 bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Relevanz für die Fraport AG sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 38 beschrieben. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 63 enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Unternehmens-Homepage unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) sowie dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ des Geschäftsberichts 2017 zu entnehmen. Beide Berichterstattungen sind kein Bestandteil dieses Lageberichts sowie der Abschlussprüfung 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 Messung und Steuerung nutzt die Fraport AG eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den bedeutsamsten Indikatoren zählen am Standort Frankfurt die **Globalzufriedenheit** der Passagiere sowie die **Gepäck-Konnektivität**.

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit der Reiseprozesskette und dem Service am Flughafen Frankfurt. Trotz der voraussichtlichen temporären Überlastung der Terminalinfrastruktur durch das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren strebt die Fraport AG als Zielwert für die Globalzufriedenheit einen Wert von mindestens 80 % an. Mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G soll die Zufriedenheit der Passagiere ab 2021 mindestens 82,5 % betragen. Ab 2025 und mit der Kapazitätserweiterung durch das Terminal 3 hat sich die Fraport AG einen Wert von 85 % als Ziel gesetzt. In Frankfurt wird die Zufriedenheit der Passagiere vor allem durch Befragungen erhoben. Die Steuerungsrelevanz der Passagierzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 16).

Die **Gepäck-Konnektivität** gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Die Gepäck-Konnektivität misst unter anderem die Performance des Flughafens im Rahmen seiner Funktion als Hub mit einem Umsteigeanteil von mehr als 55 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Mit wachsendem Gepäckaufkommen steigt zudem die Herausforderung, möglichst wenige Gepäckstücke fehlzuleiten. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität von der guten Qualität der Gepäckprozesse. Ziel ist es, langfristig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen.

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. Die Verfügbarkeit von Mobilitätsanlagen in Terminals ist insbesondere für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität wichtig. Die Fraport AG erhebt diese Verfügbarkeit am Standort Frankfurt mittels der **Anlagenverfügbarkeitsquote**. Sowohl die Pünktlichkeitsquote als auch die Anlagenverfügbarkeitsquote werden zukünftig nicht weiter als nichtfinanzieller Leistungsindikator berichtet. Beide operative Kennzahlen sind von untergeordneter Bedeutung beziehungsweise im Falle der Pünktlichkeitsquote nur sehr begrenzt von der Fraport AG steuerbar. Gleichwohl werden für 2017 die Entwicklung sowie der Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 dieser Kennzahlen im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 38 dargestellt.

### **Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber**

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität ist die Attraktivität und Verantwortung 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 und Verantwortung als Arbeitgeberin messbar zu machen und steuern zu können, nutzt die Fraport AG verschiedene Leistungsindikatoren, wie die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie die Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

Die **Mitarbeiterzufriedenheit** 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 wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG erhoben. Die Relevanz der Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 16). Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Der Vorstand strebt grundsätzlich eine Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit gegenüber dem jeweiligen Vorjahreswert an (Indexwert analog Schulnotensystem). Herausforderungen, wie zum Beispiel die spürbaren Auswirkungen des demografischen Wandels und der höheren Belastung – vor allem der operativen Beschäftigten – durch das Verkehrswachstum, begegnet die Fraport AG mit verstärkter Rekrutierung in diesem Bereich.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert die Fraport AG persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für die Fraport AG ein wichtiges Ziel, das das Unternehmen im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG bei der Förderung von **Frauen für Führungspositionen** der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands. In der Berichterstattung werden Führungskräfte, die an den Vorstand berichten, der Ebene 1 zugeordnet. Führungskräfte, die an diese erste Führungsebene berichten, werden der Ebene 2 zugeordnet. Dies entspricht auch der Zielsetzung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“. Das Ziel ist, bis 2021 den Anteil von Frauen in Führungspositionen über beide Ebenen auf 30 % zu steigern.

### **Gesundheits- und Arbeitsschutz**

Durch ein präventives Gesundheitsmanagement trägt die Fraport AG als verantwortungsvolle Arbeitgeberin zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert die Fraport AG unter anderem mit der Erhebung der **Krankenquote**. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider. Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Unternehmen und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer kontinuierlichen linearen Zunahme der Erkrankungen bei. Die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingten Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote steht im Fokus. Ziel ist eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025.

Die Effektivität der Arbeitssicherheitsmaßnahmen misst die Fraport AG unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle und daraus abgeleitet der **1.000-Mann-Quote**. Der Vorstand hat in 2017 entschieden, sich auf die Krankenquote als nichtfinanziellen Leistungsindikator zu fokussieren. Die 1.000-Mann-Quote wird daher zukünftig nicht weiter als nichtfinanzieller Leistungsindikator berichtet. Gleichwohl werden für 2017 abschließend die Entwicklung sowie der Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 dieser Kennzahl im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 38 dargestellt. Ab 2018 wird das Thema „Arbeitssicherheit und Unfallvermeidung“ im Kapitel „Beschäftigte“ berichtet.

## Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben Auswirkungen auf die Umwelt. Die Fraport AG sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Unternehmens-Umweltpolitik sind der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistungen. Hierzu ist in der Fraport AG ein Umweltmanagementsystem installiert. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die **CO<sub>2</sub>-Emission** bestimmt. Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emission, welche die Fraport AG unmittelbar oder mittelbar verantwortet, bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t zu senken.

## Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements der Fraport AG sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die Erzielung einer angemessenen **Rentabilität** und die Sicherung der **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. Die wesentlichen in der nahen Zukunft anstehenden Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten, aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt sowie aus möglichen weiteren Akquisitionen im Ausland. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, das heißt, abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit dieser Finanzierungsmittel sowie der Höhe des Finanzierungsvolumens immer unter Beachtung und Einhaltung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. 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 Zinssicherungsgeschäfte 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 in den vergangenen Geschäftsjahren weder Ausfälle noch 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.

## 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 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2017 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend des Erwerbs eigener Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Anhang Tz. 28 zu entnehmen.

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 2017 51,34 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,03 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß der letzten offiziellen Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2017): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, Lazard Asset Management LLC 5,05 % und BlackRock Inc. 3,12 %. 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 am 23. Mai 2017 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 (siehe auch Anhang Tz. 27). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 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 2017 wurden aus dem genehmigten Kapital 342.850 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Nach einer Prüfung der betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen dieses Verfahrens wird ab dem Geschäftsjahr 2018 darauf verzichtet, die Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer über die Nutzung des genehmigten Kapitals zu realisieren. Zukünftig sollen die dafür benötigten Aktien durch das Unternehmen am Markt erworben werden.

### Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,31 % (im Vorjahr: 31,32 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,03 % (im Vorjahr: 20,00 %) 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 § 289f HGB und § 315d HGB in Verbindung mit § 289f HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289f 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 unter [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) veröffentlicht.

#### **Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht**

Die Anforderungen an die Berichterstattung nichtfinanzieller Informationen im Zuge des CSR-RUG werden gemäß § 289b Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 315b Absatz 3 Satz 2 HGB und § 298 Absatz 2 Satz 1 HGB in der Form eines zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts umgesetzt. Gemäß § 298 Absatz 2 Satz 3 HGB ist kenntlich gemacht, welche Angaben sich auf den Fraport-Konzern und welche sich lediglich auf die Fraport AG beziehen. Die Offenlegung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts erfolgt gemäß § 289b Absatz 3 Nr. 2a HGB zusammen mit dem Lagebericht nach § 325 HGB. Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht, der kein Bestandteil dieses Lageberichts sowie der Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, ist dem gleichnamigen Kapitel des Geschäftsberichts zu entnehmen sowie auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) abrufbar.

#### **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 4 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 44 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

#### **Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)**

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 2017 angewendet.



## Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 7. Februar 2017 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 2017

#### 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 Anforderungen des DCGK 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 bezieht sich auf die Summe der Zahlungen, die aus den Auslobungen in einem Geschäftsjahr resultieren und 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 dem 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 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. Gemäß der in 2016 beziehungsweise 2017 verlängerten Dienstverträge wurden die Höchstbeträge der Tantieme für Herrn Dr. Zieschang ab 1. April 2017 auf 785,0 Tsd €, für Herrn Müller ab 1. Oktober 2017 auf 714,0 Tsd € und für Frau Giesen ab 1. Januar 2018 ebenfalls auf 714,0 Tsd € erhöht. 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 2017 bis 2019 mit Auszahlung 2020 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 zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt.

Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2017 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 tatsächlichen erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum verglichen, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung das Plan-EPS für das erste Geschäftsjahr mit 40 %, für das zweite Geschäftsjahr mit 30 %, für das dritte Geschäftsjahr mit 20 % und für das vierte Geschäftsjahr mit 10 % berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100 % über den Performance-Zeitraum entspricht die Ist-Tranche der Ziel-Tranche. Abweichungen des tatsächlichen EPS vom Plan-EPS führen zu einer Anpassung der Anzahl der zugeteilten Performance-Shares. Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance-Shares ausgegeben. Unterschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 50 % der Ziel-Tranche. Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150 % der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Eine Überschreitung um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert.

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

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

Darüber hinaus wurden für alle nach dem 31. Dezember 2013 ausgelobten 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 mindestens zwölf Monate angedauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr 2017 zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 1.066,0 Tsd € (im Vorjahr: 529,7 Tsd €), Anke Giesen 811,3 Tsd € (im Vorjahr: 341,1 Tsd €), Michael Müller 669,0 Tsd € (im Vorjahr: 304,5 Tsd €), Peter Schmitz 0,0 Tsd € (im Vorjahr: 51,2 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 811,3 Tsd € (im Vorjahr: 410,3 Tsd €).

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

## Vergütung des Vorstands 2017

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

### Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbeziehung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)			
	2016	2017	2017 (Min)	2017 (Max)
Festvergütung	415,0	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	36,0	20,1	20,1	20,1
<b>Summe<sup>1)</sup></b>	<b>451,0</b>	<b>435,1</b>	<b>435,1</b>	<b>435,1</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>2)</sup>	783,3	841,1	0,0	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2018)	120,0	–	–	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2019)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2019) <sup>3)</sup>	458,1	–	–	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2020) <sup>3)</sup>	–	443,5	0,0	810,0
<b>Summe<sup>4)</sup></b>	<b>1.812,4</b>	<b>1.839,7</b>	<b>435,1</b>	<b>2.265,2</b>
Versorgungsaufwand <sup>5)</sup>	492,0	528,5	528,5	528,5
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.304,4</b>	<b>2.368,2</b>	<b>963,6</b>	<b>2.793,7</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 2017 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2017.

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

<sup>4)</sup> Der Gesamt-Cap (ohne Versorgungsaufwand) 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.

<sup>6)</sup> Im Zuge der Dienstvertragsverlängerung erfolgte eine unterjährige Erhöhung des Maximalbetrags der Tantieme. Für Herrn Dr. Zieschang betrug der Maximalbetrag bis zum 31. März 2017 541.406 € und ab dem 1. April 2017 785.000 €, für Herrn Müller betrug der Maximalbetrag bis zum 30. September 2017 674.797 € und ab dem 1. Oktober 2017 714.000 €.

<sup>7)</sup> Die Berechnung der Tantieme erfolgte unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Maximalbeträge, s. Punkt 6).

### Vergütung des Vorstands (Zuflussbeziehung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2016	2017
Festvergütung	415,0	415,0
Nebenleistungen	36,0	20,1
<b>Summe</b>	<b>451,0</b>	<b>435,1</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>1)</sup>	797,1	779,5
Mehrfährige variable Vergütung		
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)		
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2015)	60,0	–
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2016)	–	60,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)		
Tranche 2012 (1.1.2012 bis 31.12.2015)	406,3	–
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2016)	–	503,0
<b>Summe</b>	<b>1.714,4</b>	<b>1.777,6</b>
Versorgungsaufwand	492,0	528,5
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.206,4</b>	<b>2.306,1</b>

<sup>1)</sup> Es erfolgte eine Anrechnung der Vergütung in 2017 für die Aufsichtsratsstätigkeit Flughafen Hannover-Langenhagen auf die Tantiemezahlung von Herrn Dr. Zieschang in Höhe von 2.380,00 € für das Geschäftsjahr 2017.

<sup>2)</sup> Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2017 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2016.

## 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)			
	2016	2017	2017 (Min)	2017 (Max)	2016	2017 <sup>7)</sup>	2017 (Min)	2017 (Max) <sup>6)</sup>	2016	2017 <sup>7)</sup>	2017 (Min)	2017 (Max) <sup>6)</sup>
	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0	320,0	320,0
	31,6	26,6	26,6	26,6	31,7	31,2	31,2	31,2	46,6	43,3	43,3	43,3
	<b>331,6</b>	<b>326,6</b>	<b>326,6</b>	<b>326,6</b>	<b>331,7</b>	<b>331,2</b>	<b>331,2</b>	<b>331,2</b>	<b>366,6</b>	<b>363,3</b>	<b>363,3</b>	<b>363,3</b>
	552,9	593,7	0,0	674,8	552,9	593,7	0,0	714,0	541,4	625,2	0,0	785,0
	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–
	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5
	348,7	–	–	–	348,7	–	–	–	348,7	–	–	–
	–	337,6	0,0	616,5	–	337,6	0,0	616,5	–	337,6	0,0	616,5
	<b>1.323,2</b>	<b>1.347,9</b>	<b>326,6</b>	<b>1.730,4</b>	<b>1.323,3</b>	<b>1.352,5</b>	<b>331,2</b>	<b>1.774,2</b>	<b>1.346,7</b>	<b>1.416,1</b>	<b>363,3</b>	<b>1.877,3</b>
	134,8	141,3	141,3	141,3	121,6	122,9	122,9	122,9	341,1	365,6	365,6	365,6
	<b>1.458,0</b>	<b>1.489,2</b>	<b>467,9</b>	<b>1.871,7</b>	<b>1.444,9</b>	<b>1.475,4</b>	<b>454,1</b>	<b>1.897,1</b>	<b>1.687,8</b>	<b>1.781,7</b>	<b>728,9</b>	<b>2.242,9</b>

## 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)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017 <sup>1)</sup>
	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0
	31,6	26,6	31,7	31,2	46,6	43,3
	<b>331,6</b>	<b>326,6</b>	<b>331,7</b>	<b>331,2</b>	<b>366,6</b>	<b>363,3</b>
	562,7	550,2	534,5	550,2	544,5	554,6
	45,0	–	45,0	–	45,0	–
	–	45,0	–	45,0	–	45,0
	231,9	–	141,3	–	309,2	–
	–	382,8	–	198,4	–	382,8
	<b>1.171,2</b>	<b>1.304,6</b>	<b>1.052,5</b>	<b>1.124,8</b>	<b>1.265,3</b>	<b>1.345,7</b>
	134,8	141,3	121,6	122,9	341,1	365,6
	<b>1.306,0</b>	<b>1.445,9</b>	<b>1.174,1</b>	<b>1.247,7</b>	<b>1.606,4</b>	<b>1.711,3</b>

## Pensionsverpflichtungen

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

### Pensionsverpflichtungen

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2016	Veränderung 2017	Verpflichtung 31.12.2017
Dr. Stefan Schulte	4.731	829	5.560
Anke Giesen	499	143	642
Michael Müller	533	146	679
Dr. Matthias Zieschang	2.316	470	2.786
<b>Insgesamt</b>	<b>8.079</b>	<b>1.588</b>	<b>9.667</b>

## 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 übersteigen.

Des Weiteren erhielt Herr Schmitz im Geschäftsjahr 2017 für die LTIP-Tranche 2013 eine Auszahlung in Höhe von 159,5 Tsd € und für die LSA-Tranche 2014 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 10 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 2017

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 2017 folgende Vergütung:

#### Bezüge des Aufsichtsrats 2017

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Aufsichtsratsmitglied					
Amier	Claudia	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Arslan	Devrim	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Becker	Uwe	22.500,00	10.000,00	12.800,00	45.300,00
Cicek	Hakan	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Dahnke	Kathrin	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Feldmann	Peter	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Gerber	Peter	22.500,00	0,00	4.000,00	26.500,00
Haase	Dr. Margarete	45.000,00	10.000,00	12.000,00	67.000,00
Kaufmann	Frank-Peter	22.500,00	10.000,00	14.400,00	46.900,00
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	7.200,00	34.700,00
Özdemir	Mehmet	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Prangenberg	Arno	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schaub	Gerold	33.750,00	10.000,00	10.400,00	54.150,00
Schmidt	Hans-Jürgen	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schmidt	Werner	22.500,00	10.000,00	11.200,00	43.700,00
Stejskal	Edgar	22.500,00	10.000,00	16.000,00	48.500,00
Weimar	Karlheinz	45.000,00	10.000,00	7.200,00	62.200,00
Windt	Prof. Dr. Katja	22.500,00	10.000,00	12.000,00	44.500,00
<b>Gesamt</b>		<b>528.750,00</b>	<b>155.000,00</b>	<b>210.400,00</b>	<b>894.150,00</b>

#### Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2017

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

### Wirtschaftsbericht

#### Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr wurde am Flughafen Frankfurt mit rund 64,5 Mio Reisenden ein neuer Passagierrekord aufgestellt. Die Steigerung um 6,1 % im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf Angebotserhöhungen der Fluggesellschaften aufgrund der guten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie dem Markteintritt von Low-Cost-Carriern in Frankfurt zurückzuführen. Im Cargo-Bereich spiegelte sich die starke Entwicklung der Weltkonjunktur im Geschäftsjahr 2017 in einem Anstieg um 3,8 % auf rund 2,2 Mio Tonnen wider. Die Flughafen-Beteiligungen der Fraport AG zeigten eine einheitlich positive Entwicklung.

Finanziell wies die Fraport AG in 2017 eine insgesamt positive Entwicklung aus. Ursächlich für das Umsatzwachstum waren insbesondere am Flughafen Frankfurt die positive Passagierentwicklung sowie höhere Flughafen- und Bodenverkehrsdienstentgelte. Zusätzliche Erlöse resultierten verkehrsmengenbedingt aus dem Parkierungsgeschäft sowie aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen. Während der Umsatz um 2,8 % auf 2.113,9 Mio € wuchs, verringerte sich das EBITDA im Vorjahresvergleich aufgrund der im Vorjahr erhaltenen Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt sowie des Veräußerungsgewinns aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. um 22,0 % auf 660,0 Mio €. Im Finanzergebnis führten vor allem höhere Erträge aus Beteiligungen zu einer positiven Entwicklung. Der Jahresüberschuss belief sich auf 274,3 Mio €. Der Free Cash Flow lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 447,8 Mio € und überstieg den Vorjahreswert deutlich um 103,3 Mio €.

Aufgrund der sehr guten Verkehrsentwicklung in Frankfurt und an den Beteiligungsflughäfen bezeichnet der Vorstand die operative Entwicklung der Fraport AG im Geschäftsjahr 2017 als insgesamt positiv.

## Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur verzeichnete im Jahr 2017 erneut ein Wachstum, das sich deutlich über den Erwartungen zu Beginn des vergangenen Jahres bewegte. Auch die Wachstumsrate des Welthandels stieg mit 4,7 % über den zuvor erwarteten Wert.

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

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2017	2016
Welt	3,7	3,2
Eurozone	2,4	1,8
Deutschland	2,2	1,9
USA	2,3	1,5
China	6,8	6,7
Japan	1,8	1,0
<b>Welthandel</b>	<b>4,7</b>	<b>2,5</b>

<sup>1)</sup> Angaben 2017: Schätzungen in Anlehnung an Internationaler Währungsfonds (IWF, Januar 2017), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt, Schnellmeldung (Pressemitteilung, 11. Januar 2018).

Die Weltwirtschaft befindet sich seit 2010 in einem Aufschwung, der mittlerweile die meisten Volkswirtschaften erfasst hat. Wesentlicher Treiber der positiven Entwicklung in 2017 war die Industrieproduktion sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern. Unterstützend hat dazu beigetragen, dass eine Vielzahl von Risiken im Verlauf des Jahres an Bedeutung verloren haben. So ist der seit Langem befürchtete Wachstumseinbruch in China ausgeblieben und die inländische Nachfrage erwies sich als robust. In Europa führte das Brexit-Votum zwar zu einer Verlangsamung der konjunkturellen Entwicklung im Vereinigten Königreich, eine übergreifende Rezession auf wichtige britische Handelspartner blieb jedoch bisher aus. Bei den politischen Wahlen in den Niederlanden, Frankreich und Deutschland haben die europakritischen Parteien weniger an Stimmen gewonnen als befürchtet, was auch zukünftig zur Stabilität der Europäischen Union beitragen wird. Die weltweite Geldpolitik ist insgesamt noch expansiv ausgerichtet und die Zinsen im Euroraum verharren weiterhin auf niedrigem Niveau. Insgesamt stiegen die Erwartungen von Unternehmen und Verbrauchern so stärker an als prognostiziert und die weltkonjunkturelle Dynamik konnte sich verfestigen. Im selben Zeitraum gewann auch der weltweite Warenhandel an Schwung.

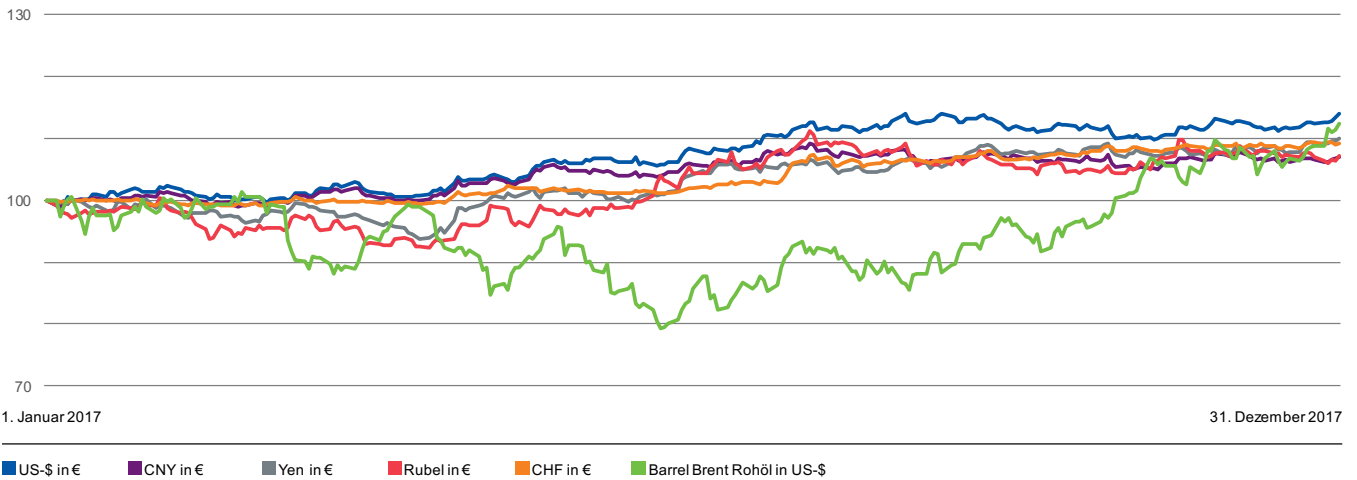
Neben der Eurozone lieferte Deutschland die mit Abstand größte positive Überraschung bei der Wirtschaftsentwicklung. Durch einen beschleunigten Anstieg der Beschäftigung erhöhte sich der Konsum stärker als erwartet. Dadurch stieg unter anderem die Reisetätigkeit, was sich im Vorjahresvergleich in hohen Passagierzahlen – auch am Flughafen Frankfurt – niederschlug. Niedrige Zinsen, sehr gute Unternehmens- und Verbraucherstimmungen sowie ein im langjährigen Vergleich nach wie vor niedriger Ölpreis sorgen für eine hohe Nachfrage an Flugreisen in den für den Flughafen Frankfurt wichtigsten Volumenmärkten wie Europa, den USA oder China.

Die zuletzt dynamischer wachsende Weltkonjunktur und der wiedererstarke Welthandel haben der deutschen auf den Export gerichteten Wirtschaft zusätzliche Impulse verliehen. Der deutsche Export verbesserte sich dadurch – trotz der nachfragedämpfenden Wirkung der Aufwertung des Euro gegenüber den meisten anderen Währungen – seit dem Ende des Jahres 2016 deutlich. In der Folge ergab sich eine hohe Luftfrachtnachfrage in Frankfurt.

Die kurzfristigen Zinsen sind im Euroraum im zurückliegenden Jahr weiter gesunken. So lag der durchschnittliche 6-Monats-Euribor im negativen Bereich bei – 0,26 % (im Vorjahr: – 0,17 %). Im langfristigen Bereich stieg der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap von 0,53 % auf 0,81 %. Die Fraport AG profitierte von der Zinslage insbesondere im Bereich der kurzfristigen Geldaufnahmen und konnte darüber hinaus, trotz des leichten Anstiegs der immer noch auf einem niedrigen Niveau liegenden Langfristzinsen, Darlehen zu attraktiven Konditionen aufnehmen.

**Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2017**

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 der branchenspezifischen Rahmenbedingungen**

Für das Geschäftsjahr 2017 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 6,4 %. Das Luftfrachtaufkommen legte um 7,9 % zu. Beim Passagieraufkommen erreichten die europäischen Flughäfen mit 8,5 % ein überdurchschnittliches Wachstum. Auch bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit +8,7 % über dem Gesamtmarkt. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs um 5,2 %. Die Cargo-Tonnage steigerte sich um 6,7 %.

**Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen**

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2017	Luftfracht 2017
Deutschland	5,2	6,7
Europa	8,5	8,7
Nordamerika	3,5	7,3
Lateinamerika	4,3	5,4
Nah-/Mittelost	4,7	6,0
Asien/Pazifik	7,8	8,5
Afrika	5,9	12,4
Welt	6,4	7,9

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 14. Februar 2018), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 5. Februar 2018).

## Wesentliche Ereignisse

### Fraport AG erhält Zuschlag für die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre

Am 16. März 2017 erhielt die Fraport AG bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung zur Flughafen-Privatisierung den Zuschlag für die Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Mit einem Gebot in Höhe von 1.505,7 Mio Reais für den Flughafen Fortaleza und 382,0 Mio Reais für den Flughafen Porto Alegre hat sich die Fraport AG damit erfolgreich gegen internationale Konkurrenz durchgesetzt. Ein Teil der gebotenen Konzessionsabgabe (715,5 Mio Reais, inflationiert 718,7 Mio Reais – rund 181 Mio €) war am 28. Juli 2017 – dem Tag der Unterzeichnung der Konzessionsverträge – zu zahlen. Darüber hinaus sind über die Laufzeit der Konzessionen weitere Mindestkonzessionszahlungen von insgesamt 1.172,2 Mio Reais (mit einer inflationsbedingten Anpassung; zum 31. Dezember 2017 rund 295 Mio €, abhängig von der zukünftigen Währungskursentwicklung) zu leisten. Zusätzlich zu den Anschaffungskosten der Konzessionen muss die Fraport AG jährlich eine fünfprozentige Umsatzabgabe entrichten. Die Laufzeiten für die beiden Konzessionsverträge liegen bei 30 Jahren für Fortaleza und bei 25 Jahren für Porto Alegre. Die Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre sind jeweils mit einem Anteil von 100 % alleinige Inhaberinnen der Konzessionen für die beiden Flughäfen. Derzeit erwartet die Fraport AG in den ersten fünf Jahren – abhängig von der Währungskursentwicklung – Investitionen in die Flughafen-Infrastrukturen von rund 700 Mio €. Die Fraport AG hat am 2. Januar 2018 den operativen Betrieb der Flughäfen übernommen. Die finanziellen Auswirkungen auf die prognostizierte Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 63 beschrieben.

### Low-Cost-Verkehr wächst verstärkt am Flughafen Frankfurt

Seit Beginn des Sommerflugplans 2017 wächst der Anteil des Low-Cost-Verkehrs am Flughafen Frankfurt. Neben der bereits seit Juni 2016 in Frankfurt vertretenen WOW Air begrüßte die Fraport AG seit Ende März 2017 nun auch die irische Fluggesellschaft Ryanair sowie seit Ende Mai die ungarische Airline Wizz Air.

### Fraport Greece übernimmt operativen Betrieb der 14 griechischen Regionalflughäfen

Fraport Greece hat am 11. April 2017 den operativen Betrieb der 14 griechischen Regionalflughäfen übernommen. Die Fraport AG und ihr Partner haben zu diesem Zeitpunkt die anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € an den staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) überwiesen. Die finanziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG sind im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 25 dargestellt.

### Fraport USA-Konzession in Boston endete zum 31. Oktober 2017

Das Konzern-Unternehmen Fraport USA hat am 13. April 2017 die Ausschreibung zum Betrieb der Gastronomie- sowie Retail-Flächen aller vier Terminals am Boston Logan International Airport verloren. Damit endete zum 31. Oktober 2017 die Konzession am Flughafen Boston.

### Finanzierung der Terminalbetriebskonzession in Antalya

Die Verhandlungen zwischen der Betreibergesellschaft der Terminalbetriebskonzession in Antalya und den Banken zur operativen Nutzung der für die Konzessionszahlung vorgesehenen Liquidität zur Aussetzung der Kreditklauseln (Waiver Letter, siehe Quartalsmitteilung Q1 2017, Seite 6) konnten im Mai 2017 abgeschlossen werden. Der zwischenzeitlich bestehende technische Vertragsbruch wurde dadurch rückwirkend geheilt, ohne dass die finanzierenden Banken die ausstehenden Netto-Darlehensforderungen fällig gestellt haben. Die Betreibergesellschaft konnte im August 2017 eine neue Finanzierung abschließen. Die bis dahin bestehende Finanzierung wurde in diesem Zuge abgelöst und die berichteten Risiken sind entfallen (siehe Jahresabschluss der Fraport AG 2016, Seite 47).

### Vereinbarung zur Kostenentlastung und für mehr Wachstum zwischen Lufthansa und Fraport

Durch die am 5. Juli 2017 seitens der Deutschen Lufthansa AG und der Fraport AG unterzeichnete Vereinbarung zur Kostenentlastung und für mehr Wachstum am Standort Frankfurt sollen Potenziale zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung konsequent gemeinschaftlich genutzt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt zu sichern, sieht die Fraport AG für das Geschäftsjahr 2018 von einer Erhöhung der Flughafen-Entgelte ab. Die bestehende Entgeltordnung – und damit auch das Incentive-Programm – hat somit weiterhin Gültigkeit.

### Konzessionsverlängerung am Standort Lima

Am 25. Juli 2017 hat das Konzern-Unternehmen Lima ein neues Addendum zum Konzessionsvertrag mit dem peruanischen Staat unterzeichnet. Mit Unterzeichnung des Addendums wurde der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben. Damit einher geht unter anderem die Verpflichtung, bis Ende 2021 eine neue Start- und Landebahn und bis 2024 ein neues Passagierterminal fertigzustellen. Für die Erweiterung des Flughafens werden voraussichtlich Investitionen von rund 1,5 Mrd US-\$ getätigt. In einer separaten Vereinbarung mit dem peruanischen Staat wurde zudem die Konzession um weitere zehn Jahre, bis 2041 (mit Verlängerungsoption), verlängert.

### Fraport AG reicht Bauantrag für Flugsteig G ein

Die Fraport AG hat am 16. August 2017 den Bauantrag für die Errichtung des neuen Flugsteigs G beim zuständigen Bauamt der Stadt Frankfurt am Main eingereicht. Mit dem vorgezogenen Bau des Flugsteigs G reagiert die Fraport AG auf das Passagierwachstum. Der Flugsteig war ursprünglich als zweiter Bauabschnitt von Terminal 3 geplant, wird aber nun vorgezogen realisiert und in Betrieb genommen. Der neue Flugsteig wird in die Hub-Funktionalität des Frankfurter Flughafens voll eingebunden. Flugsteig G bietet in der ersten Bauphase eine jährliche Kapazität von 4 bis 5 Mio Fluggäste. Für den Bau rechnet die Fraport AG mit Investitionen von bis zu 200 Mio € für die erste Bauphase. Geplanter Baubeginn für den neuen Flugsteig ist im zweiten Halbjahr 2018.

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

Im Jahr 2017 wurde mit rund 64,5 Mio **Passagieren** ein neuer Passagierrekord aufgestellt. Das Vorjahresaufkommen wurde um mehr als 3,7 Mio Fluggäste beziehungsweise 6,1 % übertroffen. Dabei kam es im Gegensatz zu den Vorjahren nicht zu nennenswerten streikbedingten Ausfällen. Ohne witterungsbedingte Ausfälle und unter Berücksichtigung des Schalttags im Vorjahr ergäbe sich eine Wachstumsrate von 6,8 %. Von dem Rekordjahr der globalen Luftverkehrsbranche konnte damit auch der Flughafen Frankfurt profitieren. In zehn Monaten des vergangenen Jahres wurden jeweils neue Spitzenwerte beim Passagierverkehr erreicht. Der Monat Juli erzielte mit fast 6,4 Mio Passagieren einen neuen historischen Monatshöchstwert. Dabei trieben vor allem touristisch geprägte Destinationen das Wachstum, das höher ausfiel als zu Beginn des vergangenen Geschäftsjahres erwartet.

Als Wachstumsträger stand der **Europaverkehr** (+7,4 %) im Vordergrund, gefolgt vom **Interkontinentalverkehr** (+4,9 %) und dem **Inlandsverkehr** (+4,5 %). Die süd- und südosteuropäischen Länder profitierten einerseits von der Schwäche der Türkei und andererseits von deutlichen – und teilweise vorgezogenen – Angebotsaufstockungen insbesondere im Low-Cost-Segment. Im Interkontinentalverkehr erzielten, neben Afrika, die Verkehrsregionen Nah- und Fernost ein signifikantes Wachstum. Anders als im Vorjahr sorgten China, Indien, Japan und Südkorea für eine weitere Passagiersteigerung. Gleichzeitig erholte sich die Nachfrage nach Urlaubsreisen in Richtung Nordafrika mit zweistelligen Zuwachsraten. Im touristischen Marktsegment konnte einzig die Karibik aufgrund begrenzter Bettenkapazitäten nicht zulegen. Im Inland legten die Verkehre mit mittleren und kleineren Flughäfen am stärksten zu. Im vierten Quartal zeigte sich der Verkehr von und nach Berlin aufgrund des Marktaustritts der Air Berlin jedoch rückläufig.

Das **Cargo-Aufkommen** stieg 2017 um 3,8 % auf rund 2,2 Mio Tonnen an. Der wirtschaftliche Aufschwung sorgte für eine hohe Luftfrachtnachfrage. Ähnlich wie die Wirtschaftsprognosen verbesserten sich auch die Cargo-Aussichten im Laufe des Jahres. Insbesondere der Volumenmarkt Nordamerika entwickelte sich positiv: Nach einem Rückgang der Tonnage im Vorjahr konnte 2017 wieder ein dynamisches Wachstum auf Atlantikflügen verzeichnet werden.

Das Jahr 2017 verzeichnete eine Trendwende bei der Entwicklung der **Flugbewegungen** am Flughafen Frankfurt. Mit rund 476 Tsd Starts und Landungen wurde nach Jahren des Rückgangs erstmals wieder ein deutliches Wachstum von 2,7 % erreicht. Für Rückenwind sorgte unter anderem der Wegfall streikbedingter Ausfälle. Insgesamt reagierten die Fluggesellschaften auf die steigende Nachfrage mit einem Angebotsausbau. Der Eintritt von Low-Cost-Carriern in den Frankfurter Markt sorgte zusätzlich für Wachstum. Die **Höchststartgewichte** stiegen zwar ebenfalls um 1,3 % auf circa 30,1 Mio Tonnen, konnten mit der Entwicklung der Flugbewegungen jedoch nicht Schritt halten, da die Airlines eher auf leichteres Fluggerät setzten.

### Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Am Flughafen **Ljubljana** lag die Passagierzahl im Geschäftsjahr 2017 um 19,8 % über dem Vorjahreszeitraum bei rund 1,7 Mio. Das Wachstum wurde einerseits durch den Eintritt neuer Fluggesellschaften, andererseits durch eine deutlich gestiegene Auslastung der Adria Airways begründet. Während mehr Fluggäste auf Verbindungen nach London Gatwick, Amsterdam und Istanbul verzeichnet wurden, verringerte sich das Aufkommen auf Verbindungen von und nach Frankfurt sowie Belgrad.

Der Flughafen **Lima** verzeichnete im Geschäftsjahr 2017 erneut einen starken Passagierzuwachs um 9,3 % auf über 20,6 Mio. Sowohl der inländische (+8,8 %) als auch der internationale Verkehr (+10,0 %) wuchsen im Berichtszeitraum. Der Cargo-Umschlag lag mit rund 284 Tsd Tonnen leicht unter dem Vorjahresniveau (-1,4 %).

**Fraport Greece** begrüßte im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt circa 27,6 Mio Passagiere (+10,3 %). Das hohe Wachstum resultierte vor allem aus dem starken ausländischen Tourismusverkehr sowie dem Anstieg der Low-Cost- und Pauschalreisenden. Zudem weitete Fraport Greece die Betriebsstunden der Flughäfen deutlich aus, was die Anzahl der verfügbaren Slots erhöhte.

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** hatten im Berichtszeitraum rund 5,0 Mio Passagiere und damit 8,4 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Vor allem Reisende aus Großbritannien, Polen und Deutschland, aber auch ein starker Inlandsverkehr, trugen zum Verkehrswachstum bei. Dementgegen zeigte sich das Aufkommen russischer Passagiere, vor allem infolge des wieder zunehmenden Verkehrs zwischen Russland und der Türkei, rückläufig.

Im Geschäftsjahr 2017 bedeuteten am Flughafen **Antalya** rund 26,3 Mio Passagiere eine Steigerung um 38,5 %. Während die Zahl der Passagiere im innertürkischen Verkehr um 5,0 % auf gut 7,3 Mio anstieg, erhöhte sich die Zahl internationaler Fluggäste deutlich um 57,8 % auf rund 19,0 Mio. Ursächlich für das Passagierwachstum waren im Wesentlichen Urlaubsreisende aus Russland, die im Vorjahresberichtszeitraum aufgrund der Sanktionen seitens Russlands ausblieben. Reisende aus Deutschland waren aufgrund der geopolitischen Lage um 11,5 % rückläufig.

Knapp 5,9 Mio Passagiere bedeuteten im Geschäftsjahr 2017 für den Standort **Hannover** eine Erhöhung um 8,5 %. Das Wachstum war vor allem auf die Aufnahme neuer Verbindungen durch Wizz Air und Norwegian sowie auf eine insgesamt höhere Auslastung des Fluggeräts zurückzuführen. Zudem konnte die negative Entwicklung von Air Berlin durch ein Wachstum von Eurowings nahezu kompensiert werden. Auch der Verkehr in die Türkei entwickelte sich deutlich besser als erwartet.

Mit über 16,1 Mio Reisenden verzeichnete der Flughafen **St. Petersburg** im Berichtszeitraum eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 21,6 %. Während sich der internationale Verkehr aufgrund der wirtschaftlichen Erholung Russlands sowie der Wiederaufnahme des Charterverkehrs in die Türkei deutlich um 29,0 % erhöhte, stieg der nationale Verkehr ebenfalls deutlich um 17,4 %.

Eine anhaltend dynamische Entwicklung verzeichnete der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich um 13,1 % auf etwa 41,9 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandsverkehr stieg um 13,8 % auf circa 39,9 Mio Passagiere, während sich der internationale Verkehr um 2,1 % auf rund 2,0 Mio Passagiere nur leicht erhöhte. Der im Vergleich geringe Anstieg im internationalen Verkehr resultierte aus zwischenzeitlichen Änderungen im politischen Umfeld Chinas, unter anderem mit Südkorea und Japan.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughäfen	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährige Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr in %
Frankfurt	64.500.386	Wachstum zwischen 2 % und 4 % [Wachstum von rund 5 %]	60.786.937	+6,1
Cargo in t	2.194.056	Moderate Steigerung [Steigerung um bis zu 4 %]	2.113.594	+3,8
Ljubljana	1.683.045	Wachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich [Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich]	1.404.831	+19,8
Fraport Greece	27.582.575	Zunahme von mehr als 5 % [Zunahme von mehr als 10 %]	25.008.965	+10,3
Lima	20.607.443	Deutliches Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich	18.844.534	+9,4
Twin Star	4.953.039	Wachstum im einstelligen Prozentbereich [Wachstum von etwas über 5 %]	4.568.478	+8,4
Antalya	26.346.068	Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich [Deutlich zweistelliges Wachstum]	19.027.504	+38,5
Hannover	5.870.104	Wachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich	5.408.814	+8,5
St. Petersburg	16.125.520	Leichte Erholung [Wachstum im zweistelligen Prozentbereich]	13.265.037	+21,6
Xi'an	41.856.604	Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich [Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich]	36.996.728	+13,1

### Ertragslage

#### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Im Geschäftsjahr 2017 erzielte die Fraport AG **Umsatzerlöse** von 2.113,9 Mio € und damit 56,8 Mio € mehr als im Vorjahr (+2,8 %). Ursächlich für das Umsatzwachstum waren insbesondere am Flughafen Frankfurt die positive Passagierentwicklung sowie höhere Flughafen- und Bodenverkehrsdienstentgelte. Zusätzliche Erlöse resultierten verkehrsmengenbedingt aus dem Parkierungsgeschäft sowie aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen. Positive Effekte kamen zudem aus dem Retailgeschäft. 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.

Die Verringerung der **sonstigen betrieblichen Erträge** resultierte aus der im Vorjahr erhaltenen Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von 241,2 Mio € sowie des im Vorjahr erzielten Veräußerungsgewinns aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. von 35,9 Mio €, die die sonstigen betrieblichen Erträge 2016 deutlich erhöhten. Trotz der positiven Umsatzentwicklung und stabiler anderer aktivierter Eigenleistungen reduzierte sich daher die **Gesamtleistung** im Berichtsjahr um 229,6 Mio € auf 2.174,4 Mio € (– 9,6 %).

Aufwandseitig verringerten sich die **Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwendungen** im zurückliegenden Geschäftsjahr. Während die geringere Zuführung zur Rückstellung zum Personalstrukturwandel in Höhe von 39,4 Mio € positive Auswirkungen auf den Personalaufwand hatte, wirkten Tarifvereinbarungen für Beschäftigte der Fraport AG aufwandserhöhend. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** um 13,5 %. Diese waren im Geschäftsjahr 2016 insbesondere durch die entstandene Rückzahlungsverpflichtung der bereits erhaltenen GKA-Zahlung im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von 42,4 Mio € negativ beeinflusst. Dem gegenüber erhöhten unter anderem Gutachter- und Beratungskosten im Zusammenhang mit dem Ausschreibungsgewinn der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre den sonstigen betrieblichen Aufwand. Der **Materialaufwand** stieg im Berichtszeitraum vor allem aufgrund höherer nicht aktivierbarer Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionen sowie eines höheren Verbrauchs von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen um 15,3 Mio € auf 629,6 Mio € (+2,5 %).

In Summe erwirtschaftete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr ein **EBITDA** in Höhe von 660,0 Mio €. Aufgrund der im Vorjahresvergleich geringeren sonstigen betrieblichen Erträge entsprach dies einer Reduzierung um 185,7 Mio € beziehungsweise 22,0 %.

Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) sank von 41,1 % auf 31,2 % (–9,9 Prozentpunkte). Leicht gesunkene **Abschreibungen** von 298,7 Mio € (–1,5 %) führten zu einem **EBIT** von 361,3 Mio € und somit zu einer Abnahme um 181,1 Mio € (–33,4 %).

Das **Finanzergebnis** verbesserte sich deutlich von – 59,4 Mio € auf 14,4 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf das deutlich verbesserte Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Insbesondere der höhere Ergebnisbeitrag der Konzern-Unternehmen Malta und Fraport Slovenija trugen dazu bei. Einen weiteren positiven Effekt hatte der Wegfall von außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen im Zusammenhang mit der im Vorjahr gebuchten Wertberichtigung des Beteiligungsbuchwerts des Konzern-Unternehmens FraSec von 27,5 Mio €. Das sonstige Finanzergebnis erhöhte sich vor allem aufgrund höherer Erträge aus Finanzanlagen um 7,2 Mio € auf 20,3 Mio € (+55,0 %).

Das **EBT** lag bei 375,7 Mio € (–107,3 Mio €). Bei einer Steuerquote von 27,0 % (im Vorjahr 30,8 %) verringerte sich der **Jahresüberschuss** der Fraport AG spürbar um 59,7 Mio € auf 274,3 Mio € (–17,9 %). Von dem Jahresüberschuss stellte der Vorstand 135,6 Mio € als Bilanzgewinn und 138,7 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).

#### 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 €		
		2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %
Fraport USA Inc.	100,0	61,8	62,9	–1,7	13,0	12,0	+8,3	–1,6	–3,4	–	–3,9	–0,6	–
Fraport Slovenija	100,0	41,7	36,0	+15,8	15,6	14,5	+7,6	5,9	4,4	+34,1	5,3	2,0	> 100
Fraport Greece <sup>2)</sup>	73,4	234,9	–	–	117,4	–	–	84,9	–	–	13,5	–	–
Lima	70,0	325,6	305,7	+6,5	120,0	110,8	+8,3	103,4	92,8	+11,4	54,4	53,5	+1,7
Twin Star	60,0	67,5	63,8	+5,8	39,6	40,8	–2,9	28,0	29,2	–4,1	20,8	21,3	–2,3

At-Equity bewertete Konzern-Unternehmen	Anteil in %	Umsatz in Mio €			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %
Antalya <sup>3)</sup>	51/50	260,2	180,9	+43,8	222,6	141,1	+57,8	114,1	32,5	> 100	31,4	–32,2	–
Hannover	30,0	258,2	147,6	+74,9	147,4	28,9	> 100	107,3	8,8	> 100	–29,9	–0,8	–
Pulkovo/Thalita	25,0	156,5	194,0	–19,3	26,3	105,7	–75,1	6,1	71,4	–91,5	2,3	2,8	–17,9
Xi'an <sup>4)</sup>	24,5	231,2	213,4	+8,3	90,3	97,1	–7,0	41,6	45,6	–8,8	37,3	30,4	+22,7

<sup>1)</sup> Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2017: 306,9 Mio € (2016: 285,7 Mio €); Fraport Greece 2017: 211,8 Mio €.

<sup>2)</sup> Übernahme des operativen Betriebs ab 11. April 2017.

<sup>3)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

<sup>4)</sup> Werte gemäß Einzelabschluss.

Im Geschäftsjahr 2017 erwirtschaftete das Konzern-Unternehmen **Fraport USA** Umsatzerlöse in Höhe von 61,8 Mio €, die trotz Verkehrssteigerungen an allen Standorten währungsbedingt um 1,1 Mio € unter dem Vorjahr liegen. Ein EBITDA in Höhe von 13,0 Mio € sowie insgesamt um 0,7 Mio € geringere Abschreibungen führten zu einem EBIT in Höhe von –1,6 Mio €. Negative Steuereffekte führten im Vorjahresvergleich zu einem Ergebnis von –3,6 Mio €.

Bei deutlich gestiegenen Passagierzahlen wies das Konzern-Unternehmen **Fraport Slovenija** im vergangenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 41,7 Mio €, ein EBITDA von 15,6 Mio €, ein EBIT von 5,9 Mio € sowie ein Ergebnis von 5,3 Mio € aus.



Die seit dem 11. April 2017 operativ übernommenen 14 griechischen Regionalflughäfen, zusammengefasst als **Fraport Greece**, steuerten – getrieben durch die starke Passagierentwicklung – einen Umsatz von 234,9 Mio € und ein EBITDA und EBIT von 117,4 Mio € beziehungsweise 84,9 Mio € bei. Trotz der Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Einmalzahlung sowie der Aufzinsung der Konzessionsverbindlichkeit lag das Ergebnis des Konzern-Unternehmens im positiven Bereich bei 13,5 Mio €.

Begünstigt durch die starke Verkehrsentwicklung realisierte das Konzern-Unternehmen **Lima** in 2017 ein deutliches Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebniswachstum mit Zuwächsen von 19,9 Mio €, 9,2 Mio €, 10,6 Mio € beziehungsweise 0,9 Mio €.

Das Konzern-Unternehmen **Twin Star** erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr ein Umsatzwachstum von 3,7 Mio € auf 67,5 Mio €. Aufgrund von Einmaleffekten aus dem Vorjahr (Rückstellungsauflösung) sowie höheren Personalaufwendungen verringerten sich das EBITDA und EBIT jeweils um 1,2 Mio € sowie das Ergebnis um 0,5 Mio €.

Bedingt durch die deutlich gestiegene Passagiermenge im internationalen Verkehr kam es in dem At-Equity bewerteten Konzern-Unternehmen **Antalya** in 2017 zu einem starken Anstieg der Ergebniszahlen. Das Ergebnis lag in Höhe von 31,4 Mio € um 63,6 Mio € über dem Wert des Vorjahres.

Die gute Verkehrsentwicklung des Konzern-Unternehmens **Hannover** wirkte sich positiv auf den Umsatz aus (+6,0 %). Höhere Sachaufwendungen reduzierten das EBITDA und EBIT. Das Ergebnis der 30%-igen Beteiligung lag bei 2,3 Mio €.

Das Konzern-Unternehmen **Pulkovo/Thalita** wies im Berichtsjahr aufgrund des Passagierwachstums eine Umsatzsteigerung von 194,0 Mio € auf 258,2 Mio € aus (+33,1 %). Auch die Werte des EBITDA und EBIT lagen mit 39,5 % beziehungsweise 50,3 % deutlich über denen des Vorjahres. Das Ergebnis verschlechterte sich von –0,8 Mio € auf –29,9 Mio € aufgrund von negativen Währungskurseffekten in 2017.

Die positive Verkehrsentwicklung des Konzern-Unternehmens **Xi'an** führte in 2017 zu einer Umsatzsteigerung von 8,3 %. Das EBITDA verschlechterte sich im Vorjahresvergleich aufgrund eines überproportionalen Anstiegs der Aufwendungen. In Höhe von 37,3 Mio € erreichte das Ergebnis einen Zuwachs von 6,9 Mio € (+22,7 %). Gegenläufig zu der guten Verkehrsentwicklung wirkte sich die Umrechnung der chinesischen Währung in € ergebnisbelastend aus.

#### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	2.113,9	Anstieg von bis zu etwa 3 %	2.057,1	+56,8	+2,8
Aufwendungen	1.514,4	Leicht rückläufig	1.558,3	–43,9	–2,8
EBITDA	660,0	Rund 680 Mio €	845,7	–185,7	–22,0
Abschreibungen	298,7	Nahezu konstant	303,3	–4,6	–1,5
EBIT	361,3	Circa 380 Mio €	542,4	–181,1	–33,4
EBT	375,7	Deutlich unter Vorjahr	483,0	–107,3	–22,2
Jahresüberschuss	274,3	Deutlich unter Vorjahr	334,0	–59,7	–17,9
Dividende je Aktie (€)	1,50	Mindestens stabil	1,50	+0,0	+0,0

Aufwandsseitig kam es unter anderem im Zusammenhang mit dem Ausschreibungsgewinn der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre zu erhöhten Gutachter- und Beratungskosten im Strategischen Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen. Daher lagen das EBITDA und das EBIT in 2017 leicht unter den prognostizierten Werten. Die weiteren Kennzahlen entwickelten sich innerhalb der Prognose.

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

#### Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2017 bei 8.030,6 Mio € und damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres (+ 412,9 Mio €).

Während sich das **Anlagevermögen** um 9,0 % auf 7.505,7 Mio € erhöhte (+619,1 Mio €), reduzierte sich das **Umlaufvermögen** von 622,8 Mio € auf 439,5 Mio € (-29,4 %). Hauptgrund für den Anstieg des Anlagevermögens waren insbesondere gestiegene Finanzanlagen in Verbindung mit den Kapitaleinzahlungen in die brasilianischen Konzern-Unternehmen sowie die Gesellschafterdarlehen im Zusammenhang mit Fraport Greece. Das Umlaufvermögen reduzierte sich im Wesentlichen in Folge des verminderten Kassenbestands und Guthabens bei Kreditinstituten sowie aufgrund des Abgangs von Wertpapieren.

Das **Eigenkapital** nahm zum Bilanzstichtag 2017 vor allem durch Einstellungen in die Gewinnrücklagen um 4,6 % von 2.991,7 Mio € auf 3.129,9 Mio € zu. Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) nahm korrespondierend leicht von 37,5 % auf 37,2 % ab. Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich aufgrund der Aufnahme neuer Darlehen sowie des Anstiegs der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 312,0 Mio € auf 4.349,3 Mio € und lagen somit deutlich über dem Vorjahreswert (+7,7%). Einzelheiten zu den Veränderungen der einzelnen Bilanzpositionen sind dem Anhang ab Seite 82 zu entnehmen.

Die **Liquidität**, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, reduzierte sich zum 31. Dezember 2017 im Wesentlichen durch die Mittelabflüsse im Zusammenhang mit den Akquisitionen in Griechenland und Brasilien um 283,3 Mio € auf 486,5 Mio € (im Vorjahr: 769,9 Mio €). Dem gegenüber standen höhere kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten von 3.739,5 Mio € (im Vorjahr: 3.493,7 Mio €). Hieraus ergaben sich um 529,1 Mio € höhere **Netto-Finanzschulden** von 3.253,0 Mio € (im Vorjahr: 2.723,9 Mio €) und eine **Gearing Ratio** von 108,8 % (im Vorjahr: 95,5 %), die insbesondere aufgrund der gestiegenen Netto-Finanzschulden um 13,2 Prozentpunkte zunahm.

#### Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2017 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen bei 1.094,5 Mio € (im Vorjahr: 332,8 Mio €). Von diesem Betrag entfielen 263,7 Mio € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 245,9 Mio €), 824,1 Mio € auf Finanzanlagen (im Vorjahr: 81,9 Mio €) sowie 6,7 Mio € auf immaterielle Vermögensgegenstände (im Vorjahr: 5,0 Mio €). Aus der Aktivierung von Bauzeitinsen resultierten Zugänge in Höhe von 14,5 Mio € (im Vorjahr: 16,9 Mio €).

Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Modernisierungsmaßnahmen und Investitionen in das Projekt Ausbau Süd in Höhe von rund 101,6 Mio € im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Terminal 3. Im Bereich der Finanzanlagen wurde im Wesentlichen in verbundene Unternehmen investiert. Die Investitionen in verbundene Unternehmen betrafen insbesondere die Kapitaleinzahlungen in die brasilianischen Konzern-Unternehmen. Außerdem erhöhten sich die Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Diese betrafen im Wesentlichen die Gesellschafterdarlehen im Zusammenhang mit Fraport Greece.

#### Kapitalflussrechnung

in Mio €	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	-13,7	-163,3	149,6	+91,6
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	620,6	550,4	70,2	+12,8
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-266,3	-250,1	-16,2	-6,5
Mittelab-/zufluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Finanzanlagen	-806,2	46,7	-852,9	-
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-9,6	-447,5	437,9	+97,9
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	-208,9	-13,7	-195,2	-

In Höhe von 620,6 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 70,2 Mio € über dem Vorjahreswert (+12,8 %). Grund für den Anstieg war die positive operative Entwicklung.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag in Höhe von 266,3 Mio € um 16,2 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2016. Dieser annähernd konstante Mittelabfluss führte bei der positiven Entwicklung des Operativen Cash Flows zu einem deutlich höheren **Free Cash Flow** von 447,8 Mio € (im Vorjahr: 344,5 Mio €). Einschließlich der Mittelab- und -zuflüsse aus Finanzanlagen verzeichnete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 806,2 Mio € (im Vorjahr: Mittelzufluss von 46,7 Mio €). Hierin enthalten waren insbesondere die Investitionen in Finanzanlagen und Ausleihungen im Zusammenhang mit Fraport Greece sowie höhere Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagevermögen im Zusammenhang mit den Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 9,6 Mio € und damit spürbar unter dem Vorjahreswert von 447,5 Mio €. Wesentlicher Grund für die Abnahme waren die Neuaufnahmen von Finanzkrediten in 2017.

Der **Finanzmittelfonds** belief sich daher zum Ende des Geschäftsjahres 2017 auf –208,9 Mio €, eine Abnahme um 195,2 Mio € gegenüber 2016. Der Finanzmittelbestand enthielt dabei auch Termingelder mit Laufzeiten unter 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 250,4 Mio € vom Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten von 104,8 Mio € herleiten.

### Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement der Fraport AG in 2017 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den Operativen Cash Flow und eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix, bestehend aus: bilateralen Krediten (28,1 %), Anleihen (25,6 %), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (18,6 %) sowie Schuldscheindarlehen (27,7 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 550 Mio € und hat sich damit um 205 Mio € verringert (–27,0 %). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 4,4 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 4,0 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 20,5 %, der fixe Anteil bei rund 79,5 % (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 23 %, fixer Anteil: rund 77 %). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug rund 2,8 % (im Vorjahr: 3,1 %).

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

### Fremdkapitalstruktur

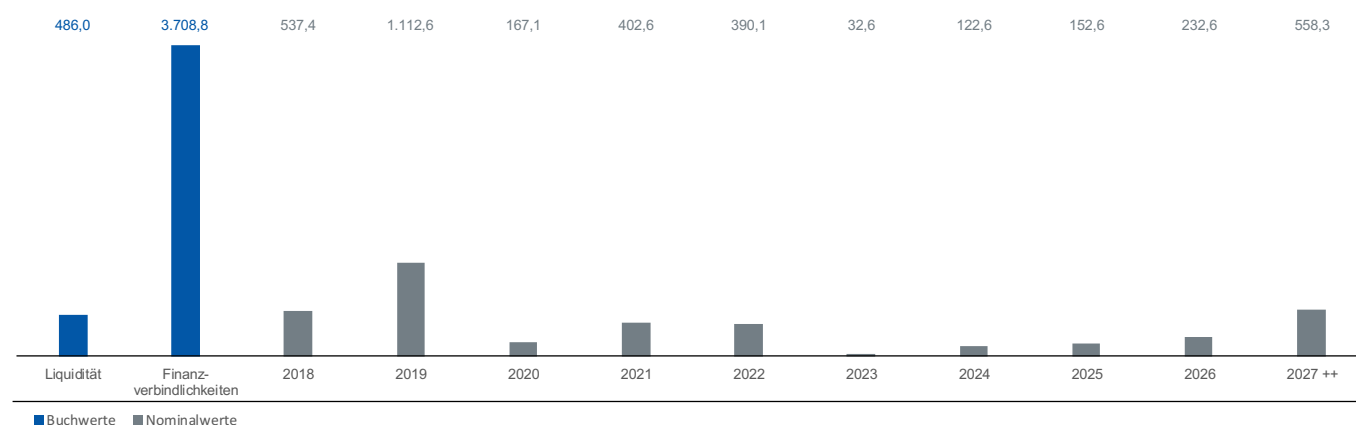
Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2012	235	2020	endfällig	fix	2,42 %
			2022			2,90 %
			2030			4,00 %
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74 % p. a.
			2022			3,06 % p. a.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0 % p. a.
	2014	350	2021	endfällig	fix	1,436 % p. a.
	2014	50	2021	endfällig	fix	1,436 % p. a.
	2017	135	2025	endfällig	fix	1,395 % p.a.
			2027			1,81 % p.a.
2017	150	2024	endfällig	fix	1,086 % p.a.	
		2027			1,609 % p.a.	
Fördermittel-Darlehen	2009	490	2018 – 2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2016	200	2026	endfällig	fix	1,18 % p. a.
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1993 – 2017	1038,8	2018 – 2028	überwiegend endfällig	überwiegend fix	0,76% – 5,08% p.a.

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 folgende Tilgungsstruktur aus.

### Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2017

in Mio €



### Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2017 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

### Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte <sup>1)</sup> in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	25,0	0,7	variabel
	3,5	2,9	fix
Tagesgelder	0,0	0,0	fix
Termingelder	93,3	0,5	fix
	0,0	0,0	variabel
Anleihen	69,3	1,2	variabel
	291,1	2,5	fix
davon Staaten	0,0	0,0	fix
davon Finanztitel	37,2	1,3	variabel
	67,1	1,1	fix
davon Versicherungen	6,5	0,2	fix
davon Industrie	32,2	1,0	variabel
	217,4	2,8	fix
Commercial Paper	0,0	0,0	fix

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

Die Industrie-Schuldscheindarlehen und -Anleihen verteilten sich zum 31. Dezember 2017 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 278,1 Mio €):

**Verteilung der Industrieanlagen**

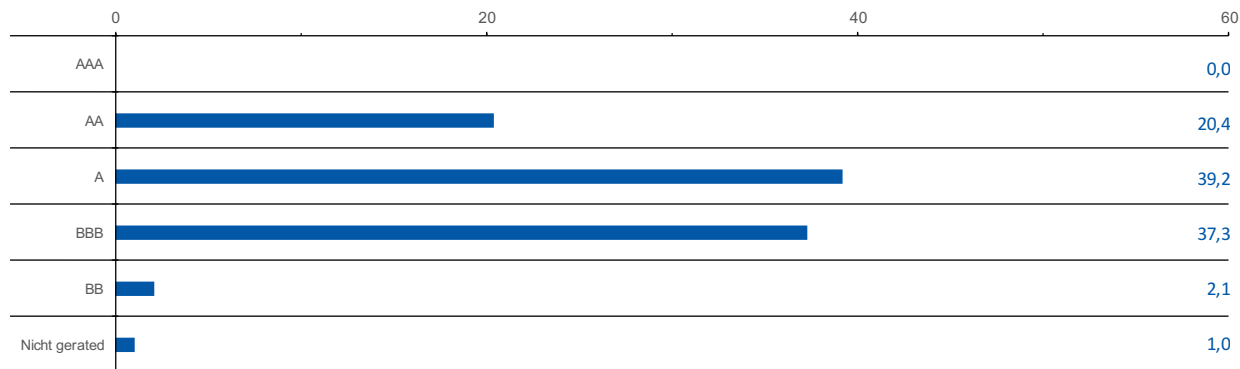
in %



Die Ratings sämtlicher Anlagen im Asset-Management sind der Grafik zu entnehmen:

**Ratingstruktur der Anlagen**

in %



Zum Bilanzstichtag befanden sich neben gerateten (99,0 %) auch nicht geratete Assets (1,0 %) im Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2017 einen Wert von -0,33 % (rund -1,6 Mio €) aus.

Zum Bilanzstichtag 2017 standen der Fraport AG freie Kreditlinien in Höhe von 553,4 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 580,4 Mio €).

**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 €	2017	Gegebene Prognose 2016	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Investitionen in Sachanlagen	263,7	In etwa auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber	245,9	17,8	+7,2
Operativer Cash Flow	620,6	Merklich über dem Wert des Vorjahres	550,4	70,2	+12,8
Free Cash Flow	447,8	Geringfügig über dem Wert des Vorjahres	344,5	103,3	+30,0
Netto-Finanzverschuldung	3.253,0	Deutlicher Anstieg	2.723,9	529,1	+19,4
Gearing Ratio (%)	108,2	Spürbare Verschlechterung	95,5	12,7	+13,3
Liquidität	486,5	Deutlicher Rückgang	769,9	-283,4	-36,8
Eigenkapital	3.129,9	Um bis zu etwa 10 % über Vorjahr	2.991,7	138,2	+4,6
Eigenkapitalquote (%)	37,2	Auf Vorjahresniveau	37,5	-0,3	-0,8

Die gute operative Entwicklung führte im Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 zu einer deutlichen Verbesserung des Free Cash Flows. Die Entwicklung der weiteren Kennzahlen lag innerhalb der Prognose 2016.

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

#### Globalzufriedenheit

Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt lag 2017 mit 85 % um drei Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 82 %). Dabei wurde in allen vier Quartalen der Wert von 85 % erreicht (im Vorjahr: Q1 81 %, Q2 82 %, Q3 83 % und Q4 82 %). Zahlreiche Service- und Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Serviceprogramms „Great to have you here!“ wirkten sich auch auf einzelne Zufriedenheitskriterien sehr positiv aus. Positiv wurden unter anderem die Möglichkeiten zum Zeitvertreib bis zum Abflug bewertet. Insbesondere die Bewertung der Sauberkeit der Terminals verbesserte sich deutlich.

#### Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,5 % und lag damit um 0,2 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Insbesondere verspätete Flüge, schlechte Wetterverhältnisse und eine IT-Störung im Dezember 2017 hatten einen negativen Einfluss auf die zeitgerechte Gepäckverladung. Im ersten Quartal 2017 (98,8 % gegenüber 99,1 % im ersten Quartal 2016) sank die Konnektivität um 0,3 Prozentpunkte. Im zweiten und dritten Quartal 2017 blieben die Werte nahezu konstant bei 98,6 % beziehungsweise 98,4 % (Q2 2016: 98,7 % und Q3 2016: 98,5 %). Auch im vierten Quartal lag der Wert mit 98,2 % um 0,4 Prozentpunkte unterhalb des Vorjahresquartals (98,6 %).

#### Pünktlichkeitsquote

Die Pünktlichkeit der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt lag mit einem Wert von 74,1 % unter dem Vorjahreswert (2016: 79,5 %). Neben vermehrt ungünstigen Witterungseinflüssen über das Jahr verteilt, wurde die Pünktlichkeitsquote unter anderem durch eingeflogene Verspätungen und in der Verantwortung der Fluggesellschaften liegende Gründe negativ beeinflusst, die in der gegebenen Prognose 2016 nicht beinhaltet waren. Das erste Quartal des Jahres wies mit 80,5 % eine relativ hohe Pünktlichkeit aus (Q1 2016: 83,4 %). Im zweiten und dritten Quartal lag die Pünktlichkeit in Summe unter der Vorjahresquote (Q2: 75,3 %, Q3: 68,5 %; im Vorjahr Q2: 77,8 %, Q3: 78,1 %). Auch im letzten Quartal fiel die Pünktlichkeit mit 73,3 % gegenüber dem Vorjahr mit 79,3 % ab.

#### Anlagenverfügbarkeitsquote

Die Verfügbarkeitsquote der Terminalanlagen lag im Gesamtjahr 2017 bei 97,1 % (im Vorjahr: 96,7 %). Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 92,6 % wirkten sich 2017 im Wesentlichen Sperrungen durch diverse Bautätigkeiten negativ auf die Verfügbarkeit der Skyline-Bahn aus. Ohne Baustellen hätte die Verfügbarkeit bei 99,8 % gelegen.

## Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

### Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter der Fraport AG lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,88 und damit leicht über dem Wert des Vorjahres von 2,90. Unter den übergeordneten Fragegebieten weist die Frage nach der „Arbeitsplatzsicherheit“ die deutlichste Steigerung aus (von 3,03 auf 2,79). Die Rücklaufquote lag mit 62 % ebenfalls über dem Wert des Vorjahres von 56 %.

### Frauen in Führungspositionen

Im Geschäftsjahr 2017 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen bei 27,1 % (Vorjahr: 29,2 %). Der leichte Rückgang der Quote ist auf organisatorische Veränderungen sowie zum 31. Dezember 2017 vakante Führungspositionen, die zuvor von Frauen besetzt waren, zurückzuführen.

## Gesundheits- und Arbeitsschutz

### Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2017 verbesserte sich die Krankenquote von 7,7 % auf 7,6 %. Insbesondere im personalstarken Bereich der Flughafensicherheit verringerte sich die Krankenquote deutlich, wohingegen sie sich im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste leicht verschlechterte.

### 1.000-Mann-Quote

Während die Gesamtunfälle deutlich rückläufig waren, ereigneten sich im Berichtsjahr 249 meldepflichtige Arbeitsunfälle, was einer Steigerung um drei meldepflichtige Arbeitsunfälle entsprach (im Vorjahr: 246). Insbesondere im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste ereigneten sich zu Beginn des Geschäftsjahres 2017 witterungsbedingt mehr Unfälle. Somit ergab sich, bezogen auf die Gesamtbeschäftigten, eine 1.000-Mann-Quote von 22,8 (im Vorjahr: 21,9; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben).

## Klimaschutz

### CO<sub>2</sub>-Emission

Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die CO<sub>2</sub>-Emission 190.065 Tonnen CO<sub>2</sub> und damit 9,2 % weniger als im Vorjahr (im Vorjahr: 209.257 CO<sub>2</sub>). Die Emissionsminderung ist sowohl auf Energieeinsparungen aus den laufenden Programmen zur Verbesserung der Energieeffizienz als auch auf Verbesserungen der ökologischen Qualität der bezogenen Energiearten, der sogenannten Emissionsfaktoren, zurückzuführen.

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährig Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit in %	85	Mindestens 80 %	82	+3 PP
Gepäck-Konnektivität in %	98,5	Besser als 98,5 %	98,7	-0,2 PP
Pünktlichkeitsquote in %	74,1	In etwa unverändert hohes Niveau	79,5	-5,4 PP
Anlagenverfügbarkeitsquote in %	97,1	Deutlich über 90 %	96,7	+0,4 PP
Mitarbeiterzufriedenheit	2,88	Auf dem Niveau von besser als 3,0 stabilisieren	2,90	+0,02
Frauen in Führungspositionen in % <sup>1)</sup>	27,1	-	29,2	-2,1 PP
Krankenquote in % <sup>1)</sup>	7,6	-	7,7	-0,1 PP
1.000-Mann-Quote <sup>2)</sup>	22,8	Bestätigung auf niedrigem Niveau von 2016	21,0	+1,8
CO <sub>2</sub> -Emission in t <sup>1),3)</sup>	190.065	-	209.257	-9,2 %

<sup>1)</sup> Aufnahme als nichtfinanzieller Leistungsindikator zum Gesamtjahr 2017, erstmalige Prognose für 2018.

<sup>2)</sup> Werte zum Stichtag 31. Dezember 2017 beziehungsweise 31. Dezember 2016. Aufgrund von Nachmeldungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

<sup>3)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Die Erläuterungen zu den Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 bei der Gepäck-Konnektivität, Pünktlichkeitsquote sowie 1.000-Mann-Quote sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen. Die weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entwickelten sich innerhalb der Prognosen.

## Beschäftigte

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG, ohne Auszubildende und Freigestellte, reduzierte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 283 Mitarbeiter auf 10.204 Beschäftigte (–2,7 %). Grund für die Reduzierung war vor allem eine erhöhte Fluktuation im Zusammenhang mit dem im Geschäftsjahr 2016 initiierten Programm zum Personalstrukturwandel.

In den fünf Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG waren im Jahresdurchschnitt 7.283 Beschäftigte tätig (im Vorjahr: 7.510 Beschäftigte). Im Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ ging die Zahl der Beschäftigten – vornehmlich aufgrund des Programms zum Personalstrukturwandel – um 175 Beschäftigte zurück. In den Strategischen Geschäftsbereichen „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ (+175 Beschäftigte) und „Airport Security Management“ (–238 Beschäftigte) kam es im Wesentlichen organisationsbedingt zu Veränderungen im Personalstand. Die Anzahl der Beschäftigten im Bereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ lag nahezu auf Vorjahresniveau (+7 Beschäftigte). Im Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ waren im Geschäftsjahr 2017 durchschnittlich 70 Personen beschäftigt.

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag bei 19,2 % (im Vorjahr: 19,1%). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung lag bei 12,8 % (im Vorjahr: 12,4 %). Die Quote ausländischer Beschäftigter lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund), wie auch im Vorjahr, unverändert bei 15,0 %. Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden erhöhte sich leicht auf 279 (im Vorjahr: 276). Die Fluktuationsquote erreichte einen Wert von 3,7 % (im Vorjahr: 2,3 %).

### Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Strategischer Geschäftsbereich	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	1.404	1.229	175	+14,2
Airport Security Management	676	914	–238	–26,0
Bodenverkehrsdienste	4.721	4.896	–175	–3,6
Handels- und Vermietungsmanagement	412	405	7	+1,7
Akquisitionen und Beteiligungen	70	66	4	+6,1
<b>Summe Strategische Geschäftsbereiche</b>	<b>7.283</b>	<b>7.510</b>	<b>–227</b>	<b>–3,0</b>
Weitere Bereiche	2.921	2.977	–56	–1,9
<b>Gesamt</b>	<b>10.204</b>	<b>10.487</b>	<b>–283</b>	<b>–2,7</b>

## 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. Gleichwohl werden jedoch im geringen Umfang Entwicklungskosten von selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten, wie Software, aktiviert. Dies betrifft im Wesentlichen Software im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gepäckförderanlage am Flughafen Frankfurt, die im Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ entwickelt wird (siehe auch Anhang Tz. 4 und Tz. 20).

Zudem hat sich die Fraport AG, um alle Potenziale zu nutzen, zweigleisig aufgestellt: Das Ideenmanagement bündelt die Kreativität der Beschäftigten, während im Innovationsmanagement gezielt Projekte mit externen Partnern entwickelt werden (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 44).

Auch im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein „Ideen-Tag“ durch das Ideenmanagement ausgerichtet. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 466 Ideen eingereicht und 64 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 654 Ideen, 39 Umsetzungen).

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 Herbst 2017 wurde erstmals eine vierwöchige Testfahrt eines autonom fahrenden Shuttles zur Mitarbeiterbeförderung erfolgreich durchgeführt. Zudem wurden insbesondere im Bereich der Passagierinformation Neuerungen aus der Robotik sowie der künstlichen Intelligenz zur weiteren Verwendung geprüft (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 44).



## Umwelt

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 Flughafenbetrieb auf die Umwelt 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 Klima- sowie der Natur- und Ressourcenschutz. Die Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes werden insbesondere durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Unternehmens gemessen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 10 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 38). Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes hat sich die Fraport AG unter anderem zum Ziel gesetzt, sämtliche umweltrelevanten Konzern-Unternehmen mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50 % mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten.

### Klima-, Natur- und Ressourcenschutz

Die Managementaktivitäten der Fraport AG betreffen überwiegend die Emission in ihrer direkten Verantwortung, aber auch solche, an deren Entstehung sie nur mittelbar beteiligt ist und die sie nur indirekt beeinflussen kann. Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs betreffen am Flughafen Frankfurt hauptsächlich die Verbesserung der Energieeffizienz der Gebäude, Anlagen und Prozesse. Dazu gehört auch die Optimierung der 80 km langen Gepäckförderanlage. Für den Fuhrpark und für die Geräte der Flugzeugabfertigung prüfen die Fachabteilungen die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebe, insbesondere Strom, als Ersatz für Benzin und Diesel.

Als Verkehrsknotenpunkte sind Flughäfen Orte intensiver Ressourcennutzung. Umweltmanagementsysteme dienen dazu, die Prozesse und Aktivitäten des Konzerns möglichst umweltschonend auszuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 89,3 % der vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Unternehmen mit einem solchen System ausgestattet.

## Gesellschaft

### Schallschutz

Am Standort Frankfurt wird zwischen aktivem und passivem Schallschutz unterschieden.

Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start-beziehungsweise Landeverfahren reduziert. Ein Beispiel dafür ist die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), die mehr Effizienz und weitere lärmindernde Anflugverfahren ermöglichen soll. Ziel ist es, die Nutzungsquote von GBAS weiter zu steigern. Auch die Weiterentwicklung des lärmabhängigen Entgeltsystems dient dem aktiven Schallschutz, indem der Einsatz lärmarmen Fluggeräts durch vergleichsweise günstigere Entgeltsätze honoriert wird. Seit Mai 2016 wird bei Betriebsrichtung West nachts das sogenannte Lärmpausenmodell angewendet. Das bedeutet, dass am frühen Morgen (5 bis 6 Uhr) und am späten Abend (22 bis 23 Uhr) einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt werden. Bei Betriebsrichtung Ost kommt das Verfahren „DROps Early Morning“ (Dedicated Runway Operations) zur Anwendung. Durch die wechselnde Nutzung der Start- beziehungsweise Landebahnen in den vergleichsweise verkehrsschwachen Nachtrandstunden soll die nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert werden.

Als weitere, in 2017 neu eingeführte freiwillige Maßnahme, wurde ein Bündnis für eine Lärmobergrenze abgestimmt. Sie soll dazu beitragen, dass die Lärmbelastung am Tag am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Wenn die Grenze überschritten wird, sind die Fraport AG und die Fluggesellschaften angehalten, Maßnahmen zur Lärmreduktion zu prüfen. Bei einer wiederholten Überschreitung steht es allen Beteiligten frei, Maßnahmen außerhalb des Bündnisses zu ergreifen.

Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben das Ziel, durch bauliche Anpassungen den Lärmpegel im Gebäudeinnern zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt hat die Fraport AG gesetzliche Verpflichtungen für Maßnahmen in rund 86.000 Haushalten. In der direkten Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt sind in der Vergangenheit wiederholt Schäden an Dächern aufgetreten, bei denen Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen als Ursache nicht ausgeschlossen werden konnten. Daraufhin hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung am 10. Mai 2013 und am 26. Mai 2014 Planergänzungsbeschlüsse erlassen. Sie regeln die Anforderungen an die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen und klären deren Voraussetzungen. In den Beschlüssen wurde ein Gebiet mit rund 6.000 Gebäuden als Anspruchsgebiet festgelegt.

Weitere Informationen zum ökologischen und gesellschaftlichen Engagement der Fraport AG sind dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ im Geschäftsbericht 2017, das kein Bestandteil dieses Lageberichts sowie der Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, sowie der Unternehmens-Homepage unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) zu entnehmen.

## Aktie und Investor Relations

### Aktienentwicklung 2017

Die deutschen Aktienmärkte zeigten im Gesamtjahr 2017 eine deutlich positive Entwicklung. Der deutsche Leitindex DAX schloss im Berichtszeitraum bei 12.918 Punkten und damit 12,5 % über dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2016. Der MDAX erzielte ebenfalls einen starken Anstieg um 18,1 % auf 26.201 Punkte. Die positive Entwicklung der beiden Indizes startete zu Beginn des Jahres. Bereits im ersten Quartal 2017 gewannen der DAX und MDAX 7,2 % beziehungsweise 7,7 %. Die Rally an der deutschen Börse setzte sich im zweiten Quartal 2017 fort. Vor allem das freundliche konjunkturelle Umfeld in Europa sowie die robuste Entwicklung des deutschen Binnen- und Exportmarkts, führten zu einer weiteren Verbesserung der Grundstimmung. Auch die unverändert niedrigen Leitzinsen im Euroraum sowie die günstigen Finanzierungsmöglichkeiten unterstützten den positiven Trend. Auch im dritten Quartal wiesen die beiden Indizes positive Wachstumsraten aus. Der DAX konnte in diesem Zeitraum um 4,1 % zulegen, der MDAX um 6,3 %. Im vierten Quartal flachte die Entwicklung leicht ab. Der DAX schloss zum Ende des Jahres bei 12.918 Punkten und damit um 12,5 % über dem Vorjahr. Der MDAX gewann 18,1 % und beendete das Jahr bei 26.201 Punkten.

Innerhalb des positiven Marktumfelds entwickelte sich die Fraport-Aktie mit einem Schlusskurs von 91,86 € (im Vorjahr: 56,17 €) deutlich über dem Niveau der deutschen Leitindizes. Nach einem Kursanstieg von 18,1 % im ersten Quartal des vergangenen Geschäftsjahres stieg der Aktienkurs im zweiten Quartal erneut um 16,5 % auf 77,30 € deutlich und notierte im dritten Quartal bei 80,34 € (+3,9 %). Zum Ende des Jahres 2017 markierte der Aktienkurs mit 91,86 € ein neues Allzeithoch. Kumuliert lag der Anstieg der Aktie im Geschäftsjahr 2017 bei 35,69 € (+63,5 %) beziehungsweise unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung in Höhe von 1,50 € je Aktie bei 37,19 € (+66,2 %). Haupttreiber der guten Aktienperformance waren insbesondere die gestiegene Passagierentwicklung und -erwartung am Standort Frankfurt wie auch die konzernweit positive Verkehrsentwicklung. Positiv aufgenommen wurden auch das Wachstum des internationalen Geschäfts mit der gelungenen Übernahme der griechischen Regionalflughäfen, dem Gewinn der Konzessionen für die beiden brasilianischen Flughäfen und die deutlich erholte Entwicklung in Antalya, was letztlich zu angehobenen Analysteneinschätzungen führte.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag zum Jahresschluss bei 8,5 Mrd € (im Vorjahr: 5,2 Mrd €). Die Aktie belebte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung den 15. Rang der 50 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 23). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (XETRA-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 14. Rang der MDAX-Titel (im Vorjahr: Rang 30). Mit durchschnittlich 173.015 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie in 2017 nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 173.666).

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: Aéroports de Paris +56,4 %, Flughafen Wien +40,2 %, AENA +30,0 % und Flughafen Zürich +7,8 %.

### Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

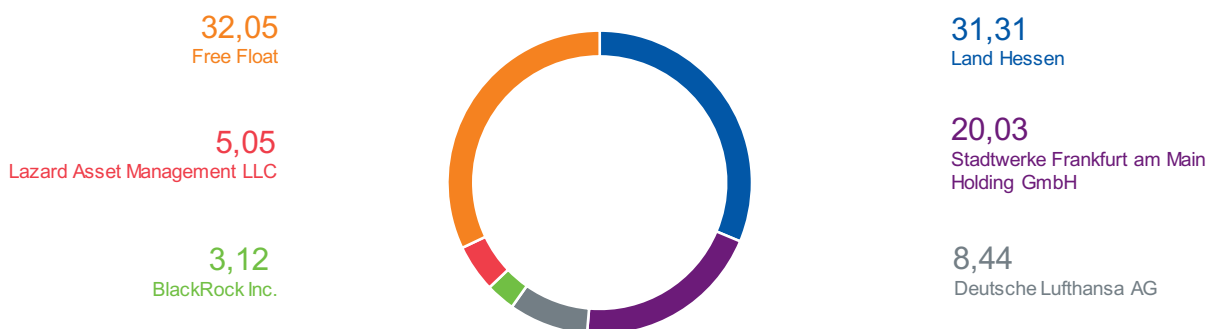
### Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	20. Dezember 2017	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03%
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	21. Dezember 2017	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,12 %

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

### Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2017 <sup>1)</sup>

in %



<sup>1)</sup> Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2017 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

### Dividende für das Geschäftsjahr 2017 (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 2017 beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,50 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2017 von 91,86 € ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 1,6 % (im Vorjahr: 2,7 %). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 138,7 Mio € (im Vorjahr: 138,7 Mio €) würde damit – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 330,2 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 42,0 % entsprechen (im Vorjahr: 36,9 %).

### Investor Relations (IR)

Eine zeitnahe, konsistente und transparente Kommunikation mit Investoren und Analysten besitzt für die IR-Arbeit 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. Zentrales Thema der Gespräche war in 2017 die aktuelle sowie zukünftige Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt mit der Entwicklung des Hauptkunden sowie der Low-Cost-Fluggesellschaften. Die Integration der 14 griechischen Regionalflughäfen, die deutliche Verkehrserholung am Flughafen Antalya und der Gewinn der Konzessionen für die beiden Flughäfen in Brasilien, standen ebenfalls im Fokus. Außerdem wurden am Standort Frankfurt insbesondere das Retail-Geschäft, die Entwicklung der Flughafen-Entgelte und der notwendige Kapazitätsausbau durch das Terminal 3 und den dortigen Flugsteig G thematisiert.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 (0)69 690-74842 oder per E-Mail unter [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de) zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die Hauptversammlung im Mai 2017 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter [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 23. Mai 2017, erhielt die Fraport AG von ihren Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 80.601.425 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (87,20 % vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Unternehmens-Homepage unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) in der Rubrik Investor Relations veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2017 wird am 29. Mai 2018 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt stattfinden.

### **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

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

### **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.

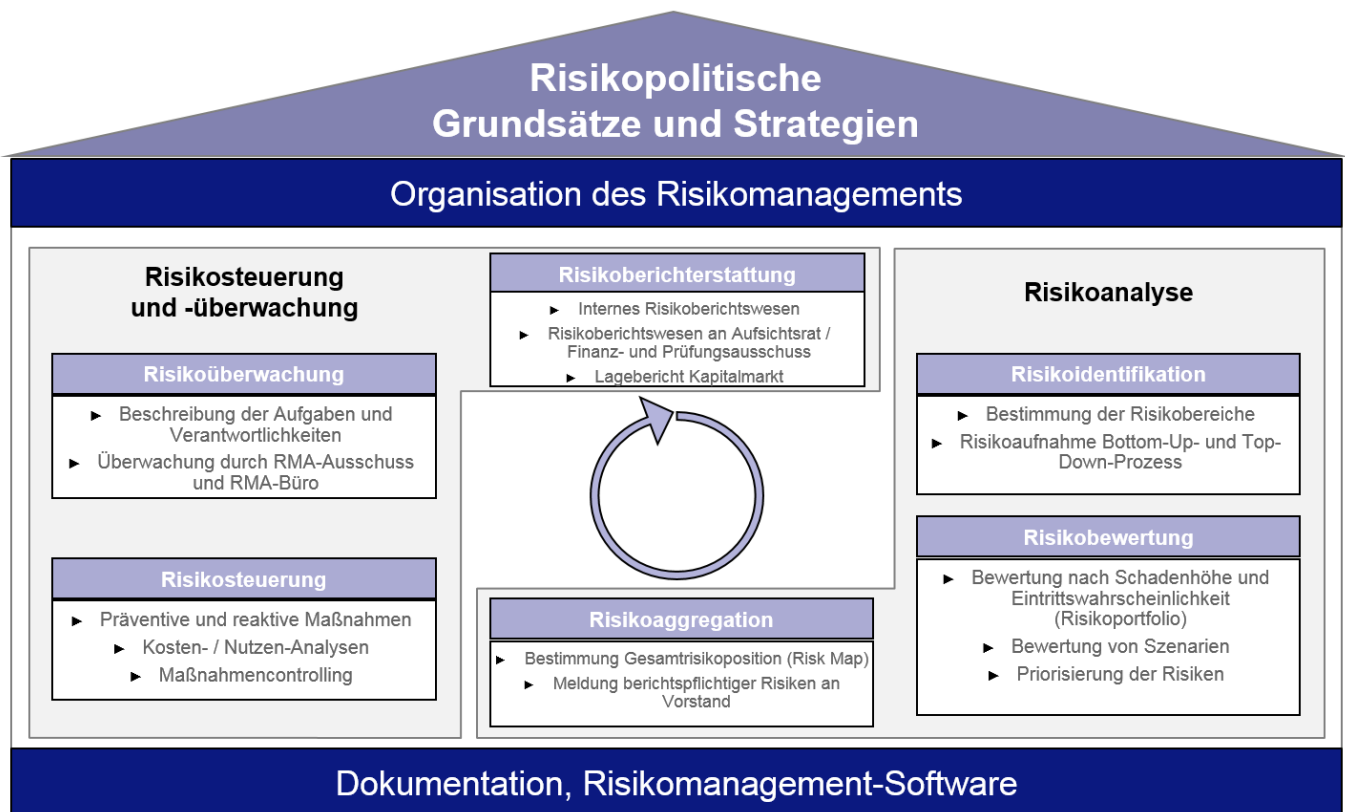
#### **Risikostrategie und -ziele**

Bei der 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, der 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; dies 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



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 die Fraport AG 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 Kontroll-System wahrgenommen. Die Geschäftsführung des RMA ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) 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 AG dokumentiert und eng mit dem zentralen Internen Kontroll-System 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 Kontroll-System 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 mitigiert 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 GmbH (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. Eine Chancenabfrage erfolgt quartalsweise 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 Kontroll-System 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 die 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 (mediale Berichterstattung/Aufmerksamkeit, Auswirkungen auf Stakeholder) 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 Bruttorisiko stellt dabei die größtmögliche

negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettorisiko wider.

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, Risikoverringerung mit dem Ziel, die (finanzielle) Auswirkung beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren, Risikotransfer auf einen Dritten (zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen) oder die 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 Kontroll-System 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 Kontroll-System 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 % bis 80 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Unternehmen	RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
	möglich > 20 % bis 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 bis 10 Mio €	hoch > 10 bis 20 Mio €	sehr hoch > 20 Mio €
		Schadensstufe			

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 Kontroll-Systems dar.

#### **Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems im Jahr 2017**

Um die Nutzerfreundlichkeit der Risikomanagement-Software zu erhöhen sowie das Gesamtsystem zu optimieren, wurde ein Workflow-gestütztes System zur Risikoneuanlage und -aktualisierung eingeführt. Ferner wurden die internen Risikoberichte übersichtlicher gestaltet, indem unter anderem ein neues Feld „Trend“ eingeführt wurde, damit auf einen Blick erkennbar ist, wie sich das Risiko gegenüber der letzten Risikoabfrage verändert hat.

#### **Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 4 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 Einzelabschlussbene 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 als auch durch die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlusserstellung durchgeführt.

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 Zentralbereich 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.

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

## Risikoübersicht

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadensstufe		Risikostufe		Seite
<b>Strategische Risiken</b>							
Gesamtwirtschaftliche Risiken	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	50
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	51
Entwässerung des Parallelbahnsystems	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	52
Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	52
<b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b>							
Zinsrisiken (kumuliert)	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	53
Währungskursrisiken	unwahrscheinlich	→	mittel	↑	gering	→	53
Kreditrisiken	unwahrscheinlich	→	klein	→	gering	→	54
Sonstige Preisrisiken	unwahrscheinlich	→	mittel	↑	gering	→	54
<b>Rechtliche und Compliance-Risiken</b>							
Compliance-Verstöße	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	54
<b>Operative Risiken</b>							
Risiken aus Investitionsprojekten	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	55
Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten							
Ausbau Lima	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	56
Politische Entwicklung Russland	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	56
Personalrisiken							
Zusatzversorgung ZVK	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	57
Erfolgsbeteiligung 2016	<sup>1)</sup>		sehr hoch	<sup>2)</sup>	wesentlich	<sup>2)</sup>	57
Risiken durch außergewöhnliche Störfälle	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	57
IT-Risiken	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	58

<sup>1)</sup> Es wird auf die Angabe der Eintrittswahrscheinlichkeit verzichtet, um den Ausgang des Verfahrens nicht zu beeinflussen.

<sup>2)</sup> Neues Risiko.

↑ gegenüber Vorjahr gestiegen

→ unverändert gegenüber Vorjahr

↓ gegenüber Vorjahr gesunken

## Strategische Risiken

### Gesamtwirtschaftliche Risiken

Für das Jahr 2018 wird eine weitere Expansion der Weltwirtschaft erwartet (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 63). Trotzdem bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Der zyklische Aufwärtstrend in Europa könnte durch ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, Schwächungen der EU und des Euroraums durch divergierende Interessen der Mitgliedsländer oder auch in Folge neuer Regierungskonstellationen gebremst oder gestoppt werden. Auch die wirtschaftlichen Auswirkungen des beabsichtigten Ausscheidens Großbritanniens (Brexit) 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. Solche Entwicklungen können erhebliche Auswirkungen auf die globale und regionale Luftverkehrsentwicklung haben und sich damit auch ungünstig auf die Fraport AG auswirken.

Die derzeit bestehenden Risiken in China (Strukturwandel), Nahost (geopolitische Spannungen) und Russland (anhaltende Sanktionen) 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 wirken. Kerosinpreissteigerungen in der Folge würden zusätzlich die Nachfrage- und damit letztlich auch die Angebotsentwicklung beeinträchtigen.

Eine weitere Ausweitung der Krisen in Syrien und in der Ukraine könnte den alten Ost-West-Konflikt erneut aufleben lassen. Folgen wären eine globale Verunsicherung sowie spürbare Handelshemmnisse mit wachstumsbremsenden Effekten. Die Zahl der globalen Handelshemmnisse ist seit 2008, trotz gegenteiliger Absichtserklärungen auf G20-Gipfeln, ununterbrochen gewachsen. Wahlergebnisse zeigen, dass die „My nation first“-Politik nicht nur in den USA an Bedeutung gewinnt. Entsprechend könnte eine Trendumkehr hin zu weniger Handelshemmnissen auf sich warten lassen, was wiederum den Welthandel dämpfen könnte.

Wenn es aus den vorgenannten Gründen zu Entwicklungsbeeinträchtigungen im Luftverkehr käme, könnte dies negative Folgen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG haben. 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 Anordnung zum Abbau von Zeitkonten), um in gewissem Umfang bei Verkehrseinbrüchen gegensteuernd eingreifen zu können.

Weiterhin 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 erheblich 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 Immobilienmarkts.

Aufgrund der beschriebenen 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 internationalen Flughafens ist neben einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen weltweiten und dichten Streckennetzwerk, der Flottenstruktur und dem Tarifangebot durch die Fluggesellschaften.

Gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung und zunehmender Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen bei Fluggesellschaften 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. Im Zuge dieser Marktveränderungen kann es auch zu Streiks der betroffenen Arbeitnehmer kommen, die dem Flughafen Frankfurt durch Flugausfälle oder Ausfälle im Zubringerverkehr schaden können. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme, hervorgerufen durch massive Angebotsausweitungen, zum Nachteil für den Standort Frankfurt (und somit für die Fraport AG) führen. Auch innerhalb Europas können durch den Ausbau von Wettbewerbs-Hubs oder durch veränderte Schwerpunktsetzungen der Airlines Abzugseffekte im Umsteigerverkehr entstehen. Neue Flugzeugmuster wie die B737 MAX oder A321neo LR, mit Reichweiten um 7.000 km, ermöglichen Direktverkehre von/zu kleineren Flughäfen, auch interkontinental. Diese könnten Umsteigerverkehre über traditionelle Hubs wie Frankfurt verringern.

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 Luftverkehrsteuer, des EU-Emissionshandels, der CO<sub>2</sub>-Regulierung, Lärmschutzauflagen 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 in den vergangenen Jahren gezeigt hat, können terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden, wie in der Ukraine, Syrien oder der Türkei auch für die Passagierströme zu betroffenen Zielen enorm schädlich sein. In der Folge kam es in der Vergangenheit zu einer Reisezurückhaltung im Outgoing- aber auch im Incoming-Tourismus in Deutschland, unter der Frankfurt als Hub temporär besonders litt. Dies gilt ebenso für die Regionen, in denen die Beteiligungsflughäfen der Fraport AG liegen beziehungsweise ihre Hauptzielgebiete haben. Weitere Anschläge scheinen möglich und könnten die Reisezurückhaltung erneuern. 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. Für 2018 erwartet der Vorstand ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio.

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 vorliegenden Anhörung zu einer wasserrechtlichen Anordnung wahrscheinlich, dass eine qualifizierte Entwässerung erforderlich wird.

Zur Entwässerung des Parallelbahnensystems sind in den vorliegenden Anordnungen 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 Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (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 Frankfurt 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. Das Risiko einer von Amts wegen auferlegten, juristisch verbindlichen Lärmobergrenze ist auf absehbare Zeit durch das am 7. November 2017 verkündete freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze deutlich minimiert worden. Der Planfeststellungsbeschluss und die Flughafengenehmigung bleiben von diesem Bündnis unberührt. Beteiligt an dem Bündnis sind das Land Hessen (HMWEVL), Luftverkehrsgesellschaften, die Fluglärnkommision, das Forum Flughafen und Region und die Fraport AG. Erst bei einer – auf absehbare Zeit nicht erwarteten – zweimaligen, signifikanten Überschreitung der Lärmobergrenze in aufeinanderfolgenden Jahren behält sich unter anderem das HMWEVL außerhalb des Bündnisses Maßnahmen, zum Beispiel zur Lärmreduzierung vor. Je nach Ausgestaltung und Umsetzung solcher etwaigen Maßnahmen könnte die Fraport AG hiergegen Rechtsbehelfe einlegen. Rechtlich flankiert wird die etwaige spätere Einführung einer behördlich verfügbaren Lärmobergrenze voraussichtlich durch die geplante Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP). Das HMWEVL hat indes zugesagt, auf den entsprechenden landesplanerischen Grundsatz nur dann zurückzugreifen, wenn die Zielsetzungen des freiwilligen Bündnisses für eine Lärmobergrenze nicht eingehalten werden.

Der Entwurf eines geänderten LEP sieht zudem eine Verschärfung der Anforderungen an die Nachtruhe vor. Hier ist jedoch zunächst abzuwarten, ob die seitens der Luftverkehrswirtschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragene Kritik berücksichtigt wird. Zudem hat das HMWEVL in der Begründung des LEP-Entwurfs ausgeführt, dass die derzeitigen Nachtflugbeschränkungen dem Schutzgedanken der Nachtruhe bereits Rechnung trügen, sodass insoweit weitere Nachtflugbeschränkungen nicht unmittelbar bevorstehen dürften.

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 des Bundesverwaltungsgerichts 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. Mittlerweile hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof erstinstanzlich auch die letzte, erstinstanzlich noch anhängig gewesene, Klage in den Nichtmusterverfahren abgewiesen. Hierdurch sind die Risiken im Zusammenhang mit dem Ausbau nochmals deutlich reduziert. Zudem engagiert die Fraport AG sich im Bereich des aktiven Schallschutzes und der Lärmforschung, um das Risiko weiter zu reduzieren.

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit zum 31. Dezember 2017 auf circa 2.622 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 finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos „sehr hoch“ und mit einem hohen Reputationsschaden für die Fraport AG verbunden, da mit einer umfangreichen nationalen und begrenzten europäischen Medienberichterstattung zu rechnen wäre.

### **Finanzwirtschaftliche Risiken**

#### **„Risikobericht“ nach § 315 Absatz 2 Nr. 1 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 Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

**Zinsrisiken** resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. 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. 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 der Erwerb von 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 Finanzanlage oder dem Derivat getroffen.

Ferner 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 „mittel“ 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 die 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 Reputationsschäden 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 risikoorientierte 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.

### 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, das 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 Fraport AG führt ihre Bauinvestitionen in zwei getrennten Programmen: FRA-Nord für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie Ausbau für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte.

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. Langlaufende Investitionsprojekte, wie zum Beispiel der Ausbau Süd, unterliegen darüber hinaus Risiken in Bezug auf externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Krisen oder Kunden-/Marktentwicklungen, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige rechtliche Anforderungen.

Um diesen potenziellen Risiken angemessen begegnen zu können, werden Monitoring-Maßnahmen durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden. Hierzu erfolgen unter anderem eine aktive Marktbearbeitung sowie ein konsequentes Änderungsmanagement, um möglichen Kostensteigerungen zu begegnen.

Die potenzielle Schadenshöhe aus den Investitionsprojekten beträgt netto rund 400 Mio € (Schadensstufe: „sehr hoch“). Unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen wird die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ eingeschätzt.

#### Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

Im Grundsatz können die Engagements der Fraport AG außerhalb des Standorts Frankfurt zum einen in kapitalintensive Investitionen, wie den Erwerb langfristiger Konzessionen oder den Erwerb von Anteilen an Flughäfen und zum anderen in Geschäftsmodelle mit keinem oder nur geringem Kapitaleinsatz, wie den Abschluss von Dienstleistungsverträgen (Managementverträgen), unterschieden werden. Die Fraport AG agiert hierbei auch in Ländern, wie beispielsweise Brasilien, 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.

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 größerer 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 Kapitalgeberin 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 ergäben. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen zum Nachteil der Flughafen-Betreiber entstehen. Dies impliziert ferner Risiken, wie zeitliche Verzögerungen im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau und der Weiterentwicklung 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. Aufgrund der Größe und der Komplexität des Projekts kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Abweichungen der geplanten Kosten kommen könnte. Im Oktober 2017 wurde die Ausschreibung zur Beauftragung eines Generalunternehmers (EPC-Vertrag) initiiert, in dem der Vertragspartner einen Großteil der üblichen Baurisiken übernehmen soll. Ein Abschluss des Vertrags ist für die zweite Jahreshälfte 2018 vorgesehen. Neben üblichen Baurisiken können auch weiterhin Risiken aus umweltrechtlichen, sozialen und anderen Rahmenbedingungen nicht ausgeschlossen werden. Im Falle eines Eintritts handelt es sich mutmaßlich um ein wesentliches Risiko.

An dem Beteiligungsflughafen in Antalya entwickelten sich die Passagierzahlen in 2017 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv. Dennoch könnte die Situation in der Türkei eine – zum Stichtag gleichwohl unwahrscheinlich erscheinende – Verschlechterung der Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungssituation nach sich ziehen.

Aufgrund des mitunter bestehenden Spannungsverhältnisses zwischen Russland, den USA und Europa, ergeben sich für das Engagement in St. Petersburg 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 einer bis zu „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 Qualifikations- und Entwicklungsprogramme 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 richtete sich die Fraport AG mit einem attraktiven, freiwilligen Programm zum Personalstrukturwandel an seine Beschäftigten. Im Fokus standen dabei insbesondere die operativen Bereiche, allen voran die personalintensiven Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt. Für langjährige Beschäftigte wurden 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 wurden ab Mitte 2016 sowohl die Arbeitgeberumlage als auch die 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“.

Zwischen dem Betriebsrat der Fraport AG und dem Vorstand des Unternehmens besteht seit April 2017 Dissens bezüglich der Ermittlung der Budgethöhe für die Erfolgsbeteiligung 2016 an die Belegschaft. Hintergrund ist, dass bei der Berechnung für das Jahr 2016 Sondereffekte, die keinen direkten Bezug zum Geschäftsjahr 2016 am Standort Frankfurt hatten, korrigierend berücksichtigt wurden. Explizit auf das Thema „Manila“ bezogen, erfolgte dies auch deshalb, da 2002 auch die außerordentliche Abschreibung des Manila-Engagements keinerlei Nachteile für die Beschäftigten entfaltet hatte.

Der Betriebsrat der Fraport AG hat diesbezüglich ein Beschlussverfahren beim Arbeitsgericht Frankfurt a. M. eingeleitet. Das Arbeitsgericht hat am 8. Februar 2018 die Anträge des Betriebsrats zurückgewiesen. Da der Beschluss noch nicht rechtskräftig ist, besteht die Möglichkeit, dass eine zweite Instanz eine anders lautende Entscheidung trifft, was zu einer Realisierung des Risikos führen würde und eine „wesentliche“ negative Auswirkung zur Folge hätte.

#### Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und an 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 für gesetzliche sowie auch öffentlich-rechtliche Ansprüche.

Ausländische Konzern-Unternehmen decken die beschriebenen 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 werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. 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. Um diesen Risiken zu begegnen, sind die unternehmenskritischen IT-Systeme 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 weltweit konkret gewachsene und weiter wachsende Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, das insbesondere die unternehmenskritischen IT-Systeme der Fraport AG sowie deren Verfügbarkeit in den Fokus stellt, 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.

Ebenso wird aufgrund der in der näheren Vergangenheit öffentlich bekannt gewordenen Fälle von Cyberattacken gegen andere große Firmen auch dieses Risiko bewertet. Trotz aller getroffenen Schutzmaßnahmen wird die Wahrscheinlichkeit als „möglich“ eingestuft und der Reputationsschaden als „hoch“ 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 und die unterstützenden Bereiche ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvierenden mittelfristigen Planungsprozesses. Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im mittelfristigen Planungsprozess Chancen im Fokus, die für die Fraport AG 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 weiterzuentwickeln 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 (siehe auch Kapitel „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 40).

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

Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, sind diese bereits in die Prognose 2018 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**

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten vorübergehende Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise. Es kann durch Turbulenzen auf der einen Seite dazu kommen, dass das Aufkommen erst nach einem längeren Zeitraum als erwartet ein bestimmtes Niveau erreicht. Auf der anderen Seite sind aber auch Nachholeffekte mit beschleunigtem Wachstum 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.

2017 wuchs die Weltwirtschaft insgesamt dynamischer als 2016, für 2018 rechnen Wirtschaftsforschungsinstitute mit einer Fortsetzung des Wachstums. Die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA und Europa werden 2018 moderat wachsen. Die Maßnahmen der neuen US-Regierung haben stimulierende (Steuersenkungen) wie auch möglicherweise bremsende Effekte (Handelsbeschränkungen, Begrenzung der Immigration). Die Wirtschaft im Euroland nähert sich der Vollauslastung. Europäische Stimmungsindikatoren deuten darauf hin, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung verbreitern könnte: In den vier großen Volkswirtschaften des Eurolands ist die Stimmung bei den Unternehmen und den Haushalten gut. Der Austritt Großbritanniens aus der EU (Brexit) 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. Wichtige Vorlaufindikatoren des Welthandels, wie die Einkaufsmanagerindizes, stiegen 2017 auf 6-Jahreshochs. Das könnte Handelswachstum signalisieren, 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 zur Robustheit der hiesigen Luftfracht beiträgt. Hier muss sich die Fraport AG natürlich permanent dem Wettbewerb der Frachtflughäfen in Zentraleuropa stellen.

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 Euro kann europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitieren könnte. Durch die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Verbindung mit einer verbesserten Finanzlage könnten die etablierten Airlines die Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche schneller zum Abschluss bringen, Streckenreduzierungen zurücknehmen, neue Airline-Angebote schaffen und die aktuellen Verkehrsprognosen übertreffen.

Für 2018 geht die IATA von einem weltweiten Passagierwachstum von 6,0 % aus, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK). Für Europa nimmt sie eine Zuwachsrate von 6,0 % an. Diese Wachstumsraten zeugen von einer dynamischen Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft. Im langjährigen Mittel liegt das jährliche Wachstum der weltweit geflogenen Passagierkilometer über dem Wirtschaftswachstum, sodass für 2018 ebenfalls die Chance eines deutlich wachsenden Luftverkehrs gegeben ist. Auch für Frankfurt erwartet der Vorstand für das Jahr 2018 ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio.

Der globale Luftverkehr bietet die zentrale infrastrukturelle Basis für die inzwischen stark internationalisierte Weltwirtschaft. Unterstützt wird dies 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.

Als international operierende und in nahezu allen Teilen der Welt vertretene Flughafen-Betreiberin kann die Fraport AG durch Beteiligungen 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, oder eine Übernahme von Kosten der Passagierkontrollen durch die öffentliche Hand könnten sich verkehrssteigernd auswirken.

### **Weiterentwickelte Konzern-Strategie**

Mit dem Ende 2015 eingeführten 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 Leitbilds verbundenen strategischen Zielsetzungen (siehe auch Kapitel „Strategie“ im Geschäftsbericht) tragen dem Bestreben der Fraport AG, vorhandene Wachstumspotenziale nachhaltig zu erschließen, umfassend Rechnung. Darüber hinaus soll das 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 Unternehmens in den kommenden Jahren.

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

#### Wachstum des Luftverkehrs am Standort FRA

Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest konnte die Fraport AG am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren ausreichende luftseitige Kapazitäten als Grundlage für eine dynamische Verkehrsentwicklung 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. 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.

Um auch künftig in Frankfurt für den wachsenden Luftverkehr ausreichend Kapazitäten zur Verfügung zu haben, realisiert die Fraport AG das Terminal 3. Mit den Flugsteigen H und J wird eine zusätzliche Kapazität von bis zu 14 Mio Passagieren pro Jahr geschaffen. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2023 geplant. Vorgezogen hierzu soll der Flugsteig G realisiert werden. Mit seinem Bau soll noch im zweiten Halbjahr 2018 begonnen werden.

#### Wachstum des Retailing- und Multichannel-Geschäfts

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 Shop-Konzepte auf dafür geeigneten 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 frühzeitig Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten.

Dazu zählt auch das Geschäftsfeld Multichannel. Unter Einbindung seiner Partner betreibt die Fraport AG ein zielgruppenspezifisches, individualisiertes Marketing auf allen relevanten Kanälen. Mit der Online-Handelsplattform wurde eine digitale Plattform für das Angebot und den Verkauf von Waren und Dienstleistungen geschaffen, unterstützt durch weitere digitale Instrumente am Flughafen und auf den mobilen Endgeräten der Passagiere. Über das Frankfurt Airport Rewards Programm wird eine persönliche Bindung zum Kunden aufgebaut. Auf Basis der gewonnenen Daten lassen sich maßgeschneiderte Angebote für die Reisenden erstellen.

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. Dazu zählt auch die kontinuierliche Prüfung digitaler Technologien zur Entwicklung neuer Produkte, Services und der Optimierung von Flughafenprozessen.

#### Wachstum außerhalb des Standorts Frankfurt

Beträchtliches Wachstum realisiert die Fraport AG im internationalen Geschäft durch die Erschließung neuer Absatzmärkte, sowohl durch die Weiterentwicklung und den Ausbau bestehender Standorte als auch durch die Akquisition neuer Beteiligungen. Dabei zielt die Fraport AG darauf, ihre Expertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren.

Inklusive des Standorts Frankfurt war die Fraport AG zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses mittels Konzern-Unternehmen an 29 Flughäfen aktiv.

Anfang 2018 übernahmen die Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre den operativen Betrieb der beiden Flughäfen. Die Konzessionslaufzeiten für den Betrieb dieser Flughäfen beträgt 30 beziehungsweise 25 Jahre.

Über dieses Portfolio hinaus hält die Fraport AG alle Anteile an dem US-amerikanischen Konzern-Unternehmen Fraport USA. Die Gesellschaft vermarktet kommerzielle Flächen im Rahmen von Masterkonzessionen an den nordamerikanischen Flughäfen Baltimore, Pittsburgh und Cleveland. Vorbehaltlich einer noch ausstehenden Genehmigung wird Fraport USA im ersten Halbjahr 2018 auch das Retail-Flächenmanagement im Terminal 5 JFK Airport, New York, übernehmen (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 63).

Das internationale Bestandsportfolio der Fraport AG weist konstante Wachstumsraten oberhalb des weltweiten Luftverkehrswachstums auf. Um von diesem Wachstum dauerhaft zu profitieren, entwickelt die Fraport AG die bestehenden Standorte durch Ausbau- und Qualitätsmaßnahmen kontinuierlich weiter.

#### **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 der Fraport AG, 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.

Die Fraport AG ist kontinuierlich bestrebt, organisatorische und prozessbezogene Verbesserungen zu realisieren. Daher hat die Fraport AG auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Fokus darauf gelegt, hier zusätzliche Impulse zu setzen, so auch im Rahmen eines prozessorientierten Qualitätsmanagements, um unter anderem die Prozessorientierung im Unternehmen weiter zu verankern und zu stärken. Dabei gilt es, die besonderen Herausforderungen eines integrierten Geschäftsmodells im Unternehmen sowie die gesellschaftliche und regionalpolitische Bedeutung des Unternehmens zu berücksichtigen. Auch in der sich rasant entwickelnden Technologie des „Autonomen Fahrens“ sieht die Fraport AG vielfältige Möglichkeiten, Potenziale zu nutzen. In den Bereichen der Personalbeförderung auf dem Betriebsgelände, aber auch bei Containertransporten und im Winterdienst, wurden Projekte mit Industriepartnern konzipiert und Testläufe im Laufe des vergangenen Jahres realisiert. Aufbauend auf den Ergebnissen findet im laufenden Jahr eine Vertiefung und Weiterentwicklung dieser Aktivitäten statt. Das „Autonome Fahren“ kann längerfristig Möglichkeiten schaffen, die Personaldisposition kurzfristiger und effizienter zu gestalten. Aber auch gesellschaftlichen Entwicklungen wie dem zunehmenden Mangel an Busfahrern kann so begegnet werden.

## **Finanzwirtschaftliche Chancen**

### **Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten**

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich positiv auf das Finanzergebnis des Unternehmens auswirken. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung der Fraport AG (Euro), die Finanzergebnisse positiv beeinflussen. Die Fraport AG geht insgesamt davon aus, dass sie von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren kann.

### **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 überzeugt, 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.

## **Prognosebericht**

### **Gesamtaussage des Vorstands**

Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2018 weiterhin mit einer Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf den Standort Frankfurt und 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 44).

Für Frankfurt erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio. Das Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum wird das Angebot der Fluggesellschaften und Frequenzverdichtungen fördern. Die schwer prognostizierbare Entwicklung des Konsolidierungsprozesses unter den Airlines sowie Unsicherheiten im Zusammenhang etwaiger Streiks können zu Abweichungen der Prognose führen. Über das erwartete Verkehrswachstum hinaus rechnet der Vorstand mit höheren Flughafenentgelten, Erlösen aus Sicherheitsdienstleistungen, Parkierungs- und Retail-Umsätzen sowie Bodenverkehrs- und Infrastrukturentgelten. Währungskursschwankungen, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken, können darüber hinaus positive wie negative Effekte bewirken.

Für die Beteiligungsflughäfen außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand eine positive Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2018. Dennoch erwartet der Vorstand – aufgrund einer rückläufigen Dividendenausschüttung des Konzern-Unternehmens Malta – geringere Erträge aus Beteiligungen.

Den Jahresüberschuss erwartet der Vorstand – trotz einer leichten Verschlechterung des Finanzergebnisses – bei rund 300 Mio € und damit über dem Niveau des Geschäftsjahres 2017. Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Vorstand einen positiven, aber aufgrund der deutlich höheren geplanten Investitionen in Sachanlagen, rückläufigen Free Cash Flow in 2018. Der verbleibende Free Cash Flow wird die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio leicht verbessern. Der Vorstand bewertet daher die finanzielle Situation der Fraport AG im Prognosezeitraum 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 44). Abgesehen von der operativen Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre zum 2. Januar 2018 sind keine weiteren wesentlichen Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

## Geschäftsausblick

### Hinweis zur Berichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder erneute Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2018 in Deutschland anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Aus Anpassungen der Rechnungslegungsstandards werden keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage resultieren.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind, und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 44 enthalten.

### Prognostizierte Grundlagen der Fraport AG 2018

#### Entwicklung der Struktur

Durch die Betriebsübernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre im Januar 2018 ist ein neuer wesentlicher Standort entstanden („Brasilien“). Der Standort wird sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG auswirken. Die Auswirkungen sind in diesem Kapitel nachfolgend dargestellt. Darüber hinaus erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2018 keine Änderungen an der Unternehmensstruktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

Zum 1. Januar 2018 wurde der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“ vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ der Fraport AG integriert (siehe auch Kapitel „Struktur“ ab Seite 8).

#### Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2017 erwartet der Vorstand in 2018 keine wesentlichen Änderungen an den finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Unternehmens verwendet werden. Wie bereits in die Berichterstattung 2017 aufgenommen, werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Globalzufriedenheit der Passagiere, die Gepäck-Konnektivität, die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen, die Krankenquote sowie die CO<sub>2</sub>-Emission als die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren berichtet.

### Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2018

#### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Das weltwirtschaftliche Umfeld bleibt mit Risiken behaftet, von denen aber viele im Laufe des Jahres 2017 an Bedeutung verloren haben. Folglich rechnen Finanz- und Wirtschaftsinstitute für das Geschäftsjahr 2018 weiterhin mit einer Expansion der Weltwirtschaft. Nach einem Wirtschaftswachstum von etwa 3,6 % in 2017 wird für Geschäftsjahr 2018 ein Plus von 3,7 % bis 3,8 % erwartet. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen um bis zu 4,2 % ansteigen. Wachstum bei Wirtschaft und Handel sorgt im Allgemeinen für positive Impulse beim Passagier- und Cargoaufkommen. Die expansive Geldpolitik der US-amerikanischen Notenbank kommt langsam zum Ende. Im Euroraum hingegen gibt es wenig Anzeichen, dass die Europäische Zentralbank ihre lockere Geldpolitik beendet und die niedrigen Leitzinsen anhebt. Folglich wird trotz starker Wirtschaftsdaten aus dem Euroraum – bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ – ein weiterer leichter Abwertungstrend angenommen. Der Ölpreis hat

das tiefste Tal durchschritten und zeigt Aufwärtstendenzen. Die Einigung zur Fördermengenbegrenzung seitens der OPEC und Russlands stützt den Preis. Allerdings steigt durch die Fracking-Methode die US-Ölförderung, sodass ein möglicher Preisanstieg begrenzt sein dürfte. Insgesamt sorgt der im langjährigen Vergleich immer noch verhältnismäßig niedrige Ölpreis für geringere Treibstoffkosten der Fluggesellschaften, was Ticketpreise günstig hält und so einen positiven Treiber der Passagiernachfrage darstellt.

In 2018 werden sich voraussichtlich die für Frankfurt wichtigen Märkte positiv entwickeln. Die USA sollten ein BIP-Wachstum von etwa 2,7 % aufweisen. Während für Japan eine nur moderate Entwicklung angenommen wird, werden für die Schwellenländer, allen voran China, Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Steigerungen der Industrieländer liegen werden. Im Euroraum hat sich der Aufschwung gefestigt. Nach 2,3 % Wachstum in 2017 wird für das Geschäftsjahr 2018 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von 2,1 % prognostiziert. Für Deutschland gehen viele Prognosen von einem Wachstum auf dem Niveau des abgelaufenen Jahres aus (2017: +2,2 %). Die Binnennachfrage und die Exporte werden den fortgesetzten Aufschwung fördern. Der private Konsum sollte, getrieben von steigenden Effektivlöhnen, zunehmenden Transfereinkommen und steigender Beschäftigung, kräftiger wachsen als der öffentliche Konsum.

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

Quelle: IWF (Oktober 2017, Januar 2018), Deutsche Bank Research (Dezember 2017), DekaBank (Januar 2018), Statistisches Bundesamt (Januar 2018), ifo Institut (Dezember 2017).

### **Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen**

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2018 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf die Fraport AG haben werden.

### **Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen**

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA für 2018 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 6,0 % aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 6,0 %, Nordamerika: 3,5 %, Asien/Pazifik: 7,0 %, Lateinamerika: 8,0 %, Nahost: 7,0 % und Afrika: 8,0 %. Für die weltweite Frachtentwicklung wird ein Plus von 4,3 % angenommen. Bezüglich der globalen Passagierzahl geht ACI für 2018 von einem Wachstum von 5,7 % aus.

Bezogen auf die deutschen Flughäfen prognostiziert die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) – trotz der anhaltenden Konsolidierung der Fluggesellschaften – einen soliden Passagierzuwachs von 4,2 %. Im Cargo-Bereich erwartet die ADV einen Anstieg von 5,1 %.

Die starke ökonomische Entwicklung lässt das Passagieraufkommen stärker als die angebotene Kapazität wachsen. Die Fluggesellschaften, die von der Konsolidierung profitieren, können an Finanzkraft dazugewinnen, wodurch auch die Kapitalgeber Wertzuwachs generieren können. Zwar fällt der Return On Invested Capital (ROIC) der Airline-Industrie wohl unter das Rekordniveau von 2016, bleibt aber über den Kapitalkosten.

Die positiven Aussichten lassen die Fluggesellschaften in größerem Maße Fluggerät bestellen. Neue Flugzeuge sind effizienter und verbrauchen weniger Kerosin pro Flug, wodurch Flugpreise weiter sinken können. Das kurbelt das Passagierwachstum an, wovon auch der Flughafen Frankfurt profitiert.

Der Eintritt neuer Wettbewerber in das Hub-Geschäft kann in Zukunft dafür sorgen, dass es auf bestimmten Strecken einen verstärkten Konkurrenzkampf um Umsteige-Passagiere gibt. Insbesondere der neue Flughafen in Istanbul kann durch günstige Verkehrsrechte für türkische Fluggesellschaften in Deutschland Umsteiger aus Europa – so auch Frankfurt – nach Südostasien abziehen. Der Flughafen dürfte Ende 2018 oder in 2019 eröffnet werden. Aufgrund des allgemeinen Passagierwachstums, das für die nächsten Jahre prognostiziert ist, werden solche Abzugseffekte jedoch wahrscheinlich überkompensiert werden. In den Prognosen zum Verkehrswachstum in Frankfurt sind diese Effekte berücksichtigt.

Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (Dezember 2017), ADV-Prognose (Dezember 2017).



### Prognostizierter Geschäftsverlauf 2018

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen, der aktuell schwer prognostizierbaren Entwicklung des Konsolidierungsprozesses unter den Airlines und weiterhin der Unsicherheiten im Zusammenhang etwaiger Streiks, erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 am Standort **Frankfurt** ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio. Die gute wirtschaftliche Lage und die Konsumfreude der Kunden sorgen für eine anhaltend hohe Nachfrage, was sich bei den für die Unternehmensprognose genutzten Buchungsindikatoren bereits zeigt. Das Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum in Frankfurt fördert das Angebot der Fluggesellschaften, und es kommt – wie schon in veröffentlichten Flugplänen und den Reservierungssystemen zu erkennen – zu Angebotsaufstockungen und Frequenzverdichtungen. Allerdings 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 2018 mit einer leichten Steigerung von rund 1 % gegenüber 2017. Ursächlich hierfür ist das Wachstum sowohl der Weltwirtschaft als auch des Welthandels.

Für die beiden brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** rechnet der Vorstand für 2018 jeweils mit einem Wachstum der Passagiermenge im mittleren bis oberen einstelligen Prozentbereich. Für die Standorte **Ljubljana** und **Hannover** prognostiziert der Vorstand einen leichten Verkehrsanstieg im einstelligen Prozentbereich. Basierend auf den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen wird für das Geschäftsjahr 2018 am Flughafen **Lima** von einem deutlichen Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich ausgegangen. Für die **14 griechischen Regionalflughäfen** erwartet der Vorstand in 2018 eine Zunahme des Passagieraufkommens von etwa 5 %. Die Flughäfen in **Varna** und **Burgas** werden sich ebenfalls positiv entwickeln, wenn auch mit einer im Vorjahresvergleich leicht geringeren Wachstumsrate. Der Vorstand rechnet für die beiden bulgarischen Flughäfen in 2018 mit einem Wachstum im einstelligen Prozentbereich. Dieses ist primär getrieben durch einen stärkeren Low-Cost-Verkehr. Auch für den Flughafen **Antalya** wird im Vergleich zu 2017 mit einem Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich gerechnet. Für 2018 wird erwartet, dass dabei die touristische Nachfrage sowohl aus Russland als auch aus Westeuropa im Vergleich zum Vorjahr ansteigt, sofern es zu keinen neuen negativen politischen oder terroristischen Entwicklungen in der Türkei kommt. Aufgrund der positiven Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Lage Russlands geht der Vorstand davon aus, dass sich der positive Trend des letzten Jahres fortsetzt und der Passagierverkehr am Flughafen **St. Petersburg** im Jahr 2018 im niedrigen zweistelligen Bereich wachsen wird. Der positive Trend der vergangenen Jahre wird sich auch am Standort **Xi'an** fortsetzen. Hier rechnet der Vorstand mit einem Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich für 2018.

### Prognostizierte Ertragslage 2018

Das erwartete Passagierwachstum am Standort Frankfurt wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung der Fraport AG in 2018 auswirken. Dabei werden sich vor allem die Flughafenentgelte, Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen, Parkierungs- und Retailumsätze sowie die Bodenverkehrs- und Infrastrukturentgelte erhöhen. Der Vorstand rechnet im Geschäftsjahr 2018 mit einem **Umsatzanstieg** von insgesamt bis zu etwa 3 %.

**Aufwandsseitig** geht der Vorstand vor allem von einem verkehrsmengenbedingt steigenden Materialaufwand aus.

Die unterproportional zum Umsatz verlaufende Aufwandsentwicklung wird zu einem Anstieg des **EBITDA** auf bis zu etwa 700 Mio € führen. Bei nahezu konstant erwarteten **Abschreibungen** wird das **EBIT** bei bis zu etwa 400 Mio € prognostiziert.

Im **Finanzergebnis** erwartet der Vorstand insbesondere rückläufige Erträge aus Beteiligungen aufgrund der geringeren Dividendenausschüttung des Konzern-Unternehmens Malta. In Abhängigkeit von der Zinsentwicklung im Geschäftsjahr 2018 geht der Vorstand von einer leichten Verschlechterung des Finanzergebnisses gegenüber 2017 aus.

Je nach Verschlechterung des Finanzergebnisses rechnet der Vorstand mit einer leichten bis deutlichen Verbesserung des **EBT** sowie des **Jahresüberschusses**. Für das EBT wird mit einem Wert von bis zu etwa 400 Mio € und für den Jahresüberschuss von bis zu etwa 300 Mio € gerechnet.

Die **Dividende** je Aktie beabsichtigt der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 zu erhöhen.

### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2018

In 2018 erwartet der Vorstand **Investitionen** in Sachanlagen, die deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegen. Grund für den Anstieg wird insbesondere die voranschreitende Bautätigkeit von Terminal 3 sein. Vorbehaltlich von Änderungen des Working Capitals erwartet der Vorstand den **Operativen Cash Flow**, in Anlehnung an die positiv prognostizierte operative Verkehrs- und Ergebnisentwicklung, über dem Wert des Vorjahres. Aufgrund der deutlich steigend angenommenen Investitionstätigkeit geht der Vorstand von einem spürbaren Rückgang des **Free Cash Flow** gegenüber 2017 aus, der aber weiter im positiven Bereich liegen sollte.

Der verbleibende Free Cash Flow wird unter anderem zur Bedienung fälliger Finanzschulden verwendet und die **Netto-Finanzschulden** sowie die **Gearing Ratio** leicht verbessern. Die planmäßige Tilgung von Krediten sowie die geplante Dividendenausschüttung werden zu einem spürbaren Rückgang der **Liquidität** im Geschäftsjahr 2018 führen. Dabei berücksichtigt der Vorstand keinen Anstieg der Liquidität aus möglichen Refinanzierungsmaßnahmen.

Das **Eigenkapital** wird zum Bilanzstichtag 2018 merklich über dem Wert zum Bilanzstichtag 2017 erwartet. In Abhängigkeit möglicher Refinanzierungsmaßnahmen wird die **Eigenkapitalquote** entsprechend über dem Niveau des Bilanzstichtags 2017 prognostiziert.

Bei Über- beziehungsweise Unterschreiten der Bandbreite des Passagierausblicks von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio Passagieren können die prognostizierten Werte der Ertrags- sowie Vermögens- und Finanzlage auch leicht abweichen.

### Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2018

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine **Global-zufriedenheit** der Passagiere von mindestens 80 %. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand einen Wert besser als 98,5 %.

In der Kategorie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ strebt der Vorstand in 2018 an, die **Mitarbeiterzufriedenheit** im Vergleich zu 2017 zu verbessern. Zusätzlich erwartet der Vorstand eine leichte Erhöhung der Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

In der Kategorie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ strebt der Vorstand eine Stabilisierung der **Krankenquote** an.

Für die Kategorie „Klimaschutz“ rechnet der Vorstand mit einer moderaten Verringerung der **CO<sub>2</sub>-Emission**, da die laufenden Energieeffizienzprogramme fortgeführt werden und auch bei einzelnen Emissionsfaktoren eine moderate Verbesserung erwartet wird.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2018

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 2017

## Gewinn- und Verlustrechnung

### Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2017	2016
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>2.113,9</b>	<b>2.057,1</b>
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	29,7	30,2
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	30,8	316,7
<b>Gesamtleistung</b>		<b>2.174,4</b>	<b>2.404,0</b>
Materialaufwand	(8)	-629,6	-614,3
Personalaufwand	(9)	-709,6	-741,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-298,7	-303,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-175,2	-202,5
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>361,3</b>	<b>542,4</b>
Erträge aus Beteiligungen	(12)	85,9	50,0
Erträge aus Gewinnabführungen	(13)	10,3	9,0
Zinsergebnis	(14)	-102,0	-103,4
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	-0,1	-28,1
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	20,3	13,1
<b>Finanzergebnis</b>		<b>14,4</b>	<b>-59,4</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBT)</b>		<b>375,7</b>	<b>483,0</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	-101,4	-149,0
<b>Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss</b>	(18)	<b>274,3</b>	<b>334,0</b>
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	(18)	-135,6	-167,0
<b>Bilanzgewinn</b>	(18)	<b>138,7</b>	<b>167,0</b>
<b>EBITDA</b>		<b>660,0</b>	<b>845,7</b>

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

## Bilanz

### Aktiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12. 2017	Stand 31.12. 2016
<b>A. Anlagevermögen</b>	<b>(19)</b>	<b>7.505,7</b>	<b>6.886,6</b>
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		52,7	53,2
II. Sachanlagen		5.094,0	5.133,6
III. Finanzanlagen		2.359,0	1.699,8
<b>B. Umlaufvermögen</b>		<b>420,3</b>	<b>622,8</b>
I. Vorräte	(20)	14,5	13,9
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(21)	102,9	103,1
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(22)	198,1	201,9
IV. Wertpapiere	(23)	0,0	35,0
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(24)	104,8	268,9
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(25)</b>	<b>36,8</b>	<b>29,2</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	<b>(26)</b>	<b>55,8</b>	<b>63,8</b>
<b>E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	<b>(27)</b>	<b>12,0</b>	<b>15,3</b>
		<b>8.030,6</b>	<b>7.617,7</b>

### Passiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2017	Stand 31.12.2016
<b>A. Eigenkapital</b>	<b>(28)</b>	<b>3.129,9</b>	<b>2.991,7</b>
I. Gezeichnetes Kapital		924,7	924,4
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		606,3	604,2
III. Gewinnrücklagen		1.461,0	1.296,9
IV. Bilanzgewinn		138,7	167,0
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen</b>	<b>(29)</b>	<b>9,2</b>	<b>10,4</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	<b>(30)</b>	<b>498,9</b>	<b>517,1</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		<b>4.330,1</b>	<b>4.037,3</b>
I. Anleihen	(31)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(32)	2.773,8	2.528,0
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(33)	118,8	100,3
IV. Andere Verbindlichkeiten	(34)	487,5	459,0
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(35)</b>	<b>37,3</b>	<b>38,0</b>
<b>F. Passive latente Steuern</b>	<b>(36)</b>	<b>25,2</b>	<b>23,2</b>
		<b>8.030,6</b>	<b>7.617,7</b>

# Anhang zum Jahresabschluss 2017

## Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

### 1 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) mit Sitz in Frankfurt am Main, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter HRB 7042, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert das Gesamtkostenverfahren angewandt.

### 2 Bilanzstichtag

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2017.

### 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 unverändert angewendet.

Das Gliederungsschema der Gewinn- und Verlustrechnung wurde im Rahmen der BilRUG-Anpassungen im Vorjahr um die Position „Ergebnis vor Steuern“ erweitert. Mit der Gliederungserweiterung wird eine verbesserte Darstellung der Ertragslage verfolgt.

#### 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, 2a 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 vom 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 3,35 und 3,64 % (im Vorjahr zwischen 4,43 und 4,76 %) verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 14,5 Mio € (im Vorjahr: 16,9 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 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

in Jahren	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

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

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 1,4 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 rätierlich ertragswirksam aufgelöst.

## Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist.

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der in- und ausländischen Finanzanlagen wurden zum 31. Dezember 2017 Berechnungen hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligungen mit einem Buchwert von mehr als 2,5 Mio € durchgeführt. Hierbei wurden die Beteiligungsbuchwerte zuzüglich der Buchwerte der Ausleihungen als Vergleichswert zugrunde gelegt und den erzielbaren Erträgen gegenübergestellt. Basierend auf den durchgeführten Bewertungen war zum Stichtag keine Erfassung von außerplanmäßigen Abschreibungen notwendig.

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 Personenhandels-gesellschaften 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 Insolvenzversicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände und zur Insolvenzversicherung 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.

Diese betreffen im Wesentlichen strittige Forderungen aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen im Auftrag des Bundes. Diese werden zwischenzeitlich im Rahmen eines Klageverfahrens geltend gemacht.

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.

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 3,68 % (im Vorjahr: 4,01 %) ermittelt worden. Die Ermittlung des Zinssatzes erfolgte 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 4,0 Mio €. Es wurde eine Rentenentwicklung von 1,0 bis 2,25 % p. a. (im Vorjahr: 1,0 bis 2,25 % 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 der jeweils gültigen Fassung des Gesetzes über die Anpassung der Besoldung und Versorgung in Hessen. Bei der Dynamisierung der anrechenbaren Bezüge von außertariflichen und leitenden Mitarbeitern wurden 2 % (im Vorjahr: 5 %) 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 1,26 und 2,95 % (im Vorjahr: zwischen 1,59 und 3,36 %).

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 1,43 bzw. 1,73 % (im Vorjahr: 1,81 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 2,80 % (im Vorjahr: 3,24 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 1,99 bis 2,3 % (im Vorjahr: 1,98 bis 2,3 %) angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr geregelte, laufende und im Rahmen des „Zukunftsvertrags Plus“ (siehe auch Tz. 9) 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: 3,13 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, das 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 2017 angewendet.

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

### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

#### 5 Umsatzerlöse

##### Umsatzerlöse

in Mio €	2017	2016
Flughafentgelte	780,3	755,9
davon Passagierentgelte	515,2	512,0
davon Start- und Landeentgelte	172,8	153,4
davon Abstellentgelte	47,7	48,3
davon Sicherheitsentgelte	44,6	42,2
Bodenverkehrsdienstentgelte	319,6	312,0
Infrastrukturentgelte	304,7	299,0
Sicherheitsdienstleistungen	83,6	79,0
Umsatzerlöse Real Estate	193,0	191,9
Umsatzerlöse Retail	204,1	201,0
Parkierung	89,6	84,4
Sonstige Umsatzerlöse	139,0	133,9
<b>Gesamt</b>	<b>2.113,9</b>	<b>2.057,1</b>

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

#### 6 Andere aktivierte Eigenleistungen

##### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2017	2016
Andere aktivierte Eigenleistungen	29,7	30,2

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzten sich aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen, 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 €	2017	2016
Auflösungen von Rückstellungen	5,8	14,8
Erträge aus Schadensersatzleistungen	5,8	2,2
Zuschreibung Finanzanlagen	4,5	0,0
Finanzielle Kompensation aus dem Anteilsverkauf	3,0	0,0
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	1,2	0,9
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,2	1,2
Erträge aus der Währungsumrechnung	0,2	5,8
davon realisiert	(0,1)	(5,4)
Entschädigungszahlung Manila-Projekt	0,0	241,2
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	0,0	36,0
Tilgung von wertberichtigten Gesellschafterdarlehen	0,0	6,0
Sonstige	9,1	8,6
<b>Gesamt</b>	<b>30,8</b>	<b>316,7</b>

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

Die Zuschreibungen von Finanzanlagen betrafen eine Zuschreibung der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH aufgrund eines geänderten Marktwerts.

Die finanzielle Kompensation aus dem Anteilsverkauf betraf eine vertraglich vereinbarte Zahlung unseres Mitgesellschafters an die Fraport Regional Airports of Greece A und B S.A. aufgrund der Veräußerung von jeweils 10 % seiner Kapitalanteile an einen anderen Investor.

Im Vorjahr 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.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 14,3 Mio € (im Vorjahr: 259,6 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen.

## 8 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2017	2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-56,1	-52,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-573,5	-562,3
Instandhaltung	-76,3	-74,8
Versorgungsleistungen	-91,0	-94,2
Sonstige Fremdleistungen	-406,2	-393,3
(davon Fremdpersonal)	-150,9	-186,3
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	-54,0	-44,8
<b>Gesamt</b>	<b>-629,6</b>	<b>-614,3</b>

## 9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2017	2016
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-566,9	-600,5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	-142,7 -42,1	-141,0 -40,7
<b>Gesamt</b>	<b>-709,6</b>	<b>-741,5</b>

Im Vorjahr 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.

Für das gesamte Maßnahmenpaket wurden im Vorjahr Personal betreffende Rückstellungen von 44 Mio € gebildet. Bezüglich der Entwicklung der Rückstellungen ZV Plus wird auf Tz. 30 verwiesen.

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte) betrug:

	2017	2016
Stammbeschäftigte	9.932	10.169
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	271	318
<b>Gesamt</b>	<b>10.203</b>	<b>10.487</b>

## 10 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

### Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2017	2016
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-11,3	-11,2
Abschreibungen auf Sachanlagen	-287,4	-292,1
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-161,9	-164,0
Technische Anlagen und Maschinen	-98,5	-101,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-27,0	-26,3
<b>Gesamt</b>	<b>-298,7</b>	<b>-303,3</b>

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

## 11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2017	2016
Aufwand für Betriebsrestaurants	-18,4	-18,6
Versicherungen	-17,8	-17,6
Werbekosten	-17,6	-17,9
Mieten und Leasingaufwendungen	-16,0	-16,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-14,7	-11,0
Ertragszuschuss an Personengesellschaft	-14,2	0,0
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-12,5	-12,3
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-7,1	-7,1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-5,9	-5,6
Sonstige Steuern	-5,8	-6,8
Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-2,7	-6,6
Schadensersatzleistungen	-2,2	-1,8
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	-0,7	-1,3
(davon realisiert)	0,0	0,0
Aufwendungen im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA)	0,0	-42,4
Übrige	-39,6	-37,0
<b>Gesamt</b>	<b>-175,2</b>	<b>-202,5</b>

Soweit die Fraport AG als Gesellschafter einer Personengesellschaft eine Sonderbilanz zu bilden hat und dies zu einer Erhöhung des Gewerbesteuerertrags und der Gewerbesteuerbelastung der Personengesellschaft führt, leistet die Fraport AG in Höhe der gewerbesteuerlichen Mehrbelastung einen Ertragszuschuss an die Personengesellschaft. Korrespondierend kommt es zu einer annähernd identischen Minderung der Gewerbesteuerbelastung der Fraport AG.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 6,6 Mio € (im Vorjahr: 51,0 Mio €) und ergab sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere 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 2017. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die betriebswirtschaftliche Prüfung mit begrenzter Sicherheit des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts und die Durchführung eines Private-Investor-Tests.

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

## 12 Erträge aus Beteiligungen

### Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2017	2016
Fraport Malta Ltd.	34,3	0,0
Aerodrom Ljubljana, d.d.	18,5	6,4
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	11,8	10,4
Fraport Twin Star Airport Management AD	8,4	6,6
Lima Airport Partners S.R.L.	5,9	0,0
Delhi International Airport Private Ltd.	2,1	0,0
Media Frankfurt GmbH	1,1	1,3
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	0,0	14,2
Fraport Asia Ltd.	0,0	2,8
Energy Air GmbH	0,0	2,3
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	0,6	1,1
Übrige	3,2	4,9
<b>Gesamt</b>	<b>85,9</b>	<b>50,0</b>
(davon aus verbundenen Unternehmen)	0,0	0,0

Die Ausschüttung der Fraport Malta Ltd. betraf thesaurierte Gewinne aus Vorjahren.

## 13 Erträge aus Gewinnabführungen

Die Fraport AG hat 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 Ausbau Süd GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Fraport Casa GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Fraport Passenger Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, FraGround Fraport Ground Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main sowie mit ihren (indirekt über die Tochtergesellschaft Fraport Beteiligungs-Holding GmbH gehaltenen) Enkelgesellschaften 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 €	2017	2016
Energy Air GmbH	5,6	4,3
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	2,2	1,9
Fraport Casa GmbH	1,3	1,3
Sonstige	1,2	1,5
<b>Gesamt</b>	<b>10,3</b>	<b>9,0</b>

## 14 Zinsergebnis

### Zinsergebnis

in Mio €	2017	2016
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	9,5	14,6
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,1	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-111,5	-118,0
davon an verbundene Unternehmen	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-102,0</b>	<b>-103,4</b>

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 der Maßnahmenprogramme zum passiven Schallschutz und Wirbelschleppen (siehe auch Tz. 30).

Im Geschäftsjahr 2017 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitinsen) in Höhe von 14,5 Mio € (im Vorjahr: 16,9 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

### Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen

in Mio €	2017	2016
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-96,9	-102,6
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-9,0	-11,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0,1	-0,1
Übrige	-5,5	-3,5
<b>Gesamt</b>	<b>-111,5</b>	<b>-118,0</b>

## 15 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

### Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2017	2016
FraSec Fraport Security Services GmbH	0,0	-27,5
Sonstige	-0,1	-0,6
<b>Gesamt</b>	<b>-0,1</b>	<b>-28,1</b>

Im Vorjahr 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 war eine im Vergleich zu den Vorjahren gesunkene langfristige Gewinnerwartung der Gesellschaft (siehe auch Tz. 19).



## 16 Sonstiges Finanzergebnis

### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2017	2016
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	21,2	7,9
davon aus verbundenen Unternehmen	16,0	0,7
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	-0,9	5,2
<b>Gesamt</b>	<b>20,3</b>	<b>13,1</b>

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens ergaben sich aus an Fraport Greece ausgereichten Darlehen sowie aus Zinszahlungen aus den im Rahmen des Finanzanlagen-Managements getätigten Geldanlagen.

Im Geschäftsjahr 2017 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 7,4 Mio € und Verluste in Höhe von 8,3 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 11,2 Mio € sowie Verluste in Höhe von 6,0 Mio €). Die Buchverluste haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung ergeben. Die Verluste erhöhen die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 24,4 Mio € im Geschäftsjahr. Die Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 40).

## 17 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

### Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2017	2016
Latente Ertragsteuern	-10,0	11,1
Laufende Ertragsteuern	-91,4	-160,1
<b>Gesamt</b>	<b>-101,4</b>	<b>-149,0</b>

Im Geschäftsjahr 2017 wurden Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €) sowie Aufwendungen aus der Abnahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 9,6 Mio € (im Vorjahr: Erträge aus der Zunahme aktiver Steuerlatenzen 13,2 Mio €) erfasst. Diese betrafen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens und der Rückstellungen.

## 18 Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

### Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2017	2016
Jahresüberschuss	274,3	334,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-135,6	-167,0
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>138,7</b>	<b>167,0</b>

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 138,7 Mio € auszuschütten, dies sind 1,50 € je Aktie.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 19 Anlagevermögen

#### Anlagespiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2017)

in Mio €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Bruttowerte
	Stand am 01.01.2017	Zugänge	davon Zinsen	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2017	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>							
Selbst geschaffene Rechte, ähnliche Rechte und Werte	23,0	0,5	0,0	-0,4	1,3	24,4	
Entgeltlich erworbene Software, Nutzungs- und ähnliche Rechte	128,5	6,2	0,0	-4,5	2,9	133,1	
	<b>151,5</b>	<b>6,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,9</b>	<b>4,2</b>	<b>157,5</b>	
<b>Sachanlagen</b>							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.019,5	29,7	0,0	-9,5	19,5	6.059,2	
Technische Anlagen und Maschinen	2.944,8	43,0	0,0	-69,4	29,4	2.947,8	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	372,8	22,1	0,0	-18,8	3,6	379,7	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	643,5	168,9	14,5	-5,6	-57,2	749,6	
	<b>9.980,6</b>	<b>263,7</b>	<b>14,5</b>	<b>-103,3</b>	<b>-4,7</b>	<b>10.136,3</b>	
<b>Finanzanlagen</b>							
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.272,6	442,1	0,0	-30,8	0,0	1.683,9	
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	13,4	340,6	0,0	-13,4	0,0	340,6	
Beteiligungen	167,5	1,3	0,0	-0,6	0,0	168,2	
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	
Wertpapiere des Anlagevermögens	430,6	40,1	0,0	-116,9	0,0	353,8	
Sonstige Ausleihungen	38,4	0,0	0,0	-7,7	0,0	30,7	
	<b>1.933,4</b>	<b>824,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-169,4</b>	<b>0,0</b>	<b>2.588,1</b>	
<b>Gesamt</b>	<b>12.065,5</b>	<b>1.094,5</b>	<b>14,5</b>	<b>-277,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>12.881,9</b>	

						Bruttowerte		Nettowerte	
	Stand am 01.01.2017	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abschreibungen	Stand am 31.12.2017	Stand am 31.12.2017	Stand am 31.12.2016
	9,5	1,6	-0,4	0,0	0,0		10,7	13,7	13,5
	88,8	9,7	-4,4	0,0	0,0		94,1	39,0	39,7
	<b>98,3</b>	<b>11,3</b>	<b>-4,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		<b>104,8</b>	<b>52,7</b>	<b>53,2</b>
	2.960,2	161,9	-8,4	0,2	0,0		3.113,9	2.945,3	3.059,3
	1.642,2	98,5	-65,2	-0,3	0,0		1.675,2	1.272,6	1.302,6
	243,5	27,0	-18,5	0,1	0,0		252,1	127,6	129,3
	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0		1,1	748,5	642,4
	<b>4.847,0</b>	<b>287,4</b>	<b>-92,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		<b>5.042,3</b>	<b>5.094,0</b>	<b>5.133,6</b>
	157,8	0,0	0,0	0,0	0,0		157,8	1.526,1	1.114,8
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	340,6	13,4
	66,9	0,0	0,0	0,0	-4,5		62,4	105,8	100,6
	6,6	0,0	0,0	0,0	0,0		6,6	4,3	4,3
	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0		0,6	353,2	430,0
	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0		1,7	29,0	36,7
	<b>233,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,5</b>		<b>229,1</b>	<b>2.359,0</b>	<b>1.699,8</b>
	<b>5.178,9</b>	<b>298,7</b>	<b>-96,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,5</b>		<b>5.376,2</b>	<b>7.505,7</b>	<b>6.886,6</b>

### Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 6,7 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau, in Höhe von 4,2 Mio €, betrafen insbesondere Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

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

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 11,3 Mio € betrafen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

### Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 263,7 Mio €. Schwerpunkte bildeten wie im Vorjahr Modernisierungsmaßnahmen im Bestand sowie Vorbereitungen für das Terminal 3.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 1,2 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 5,8 Mio € realisiert (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 287,4 Mio € betrafen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

### Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 442,1 Mio € resultierten im Wesentlichen aus Kapitaleinzahlungen in die neu gegründeten Gesellschaften Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza in Höhe von 151,5 Mio € sowie Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre in Höhe von 133,2 Mio €. Im März 2017 hatte die Fraport AG bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung zur Flughafen-Privatisierung den Zuschlag für die beiden Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre erhalten und am 2. Januar 2018 in Betrieb genommen.

Weitere Zugänge durch Kapitalerhöhungen betrafen mit 82,3 Mio € die Fraport Regional Airports of Greece B S.A. und mit 47,8 Mio € die Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Die Gesellschaften betreiben seit dem 11. April 2017 14 griechische Regional-Flughäfen sowie mit 25,6 Mio € die Fraport Malta Investment.

Die Abgänge von Anteilen an verbundene Unternehmen betrafen im Wesentlichen eine Kapitalrückzahlung der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 30 Mio €.

Die Zugänge aus Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 340,6 Mio € betrafen Gesellschafterdarlehen an die Fraport Regional Airports of Greece A S.A. in Höhe von 131,6 Mio € sowie an die Fraport Regional Airports of Greece B S.A. in Höhe von 209,0 Mio €.

Die Abgänge aus Ausleihungen an verbundenen Unternehmen betrafen im Wesentlichen das Gesellschafterdarlehen an die Fraport Real Estate 162 163 GmbH, das durch die Fraport Malta Ltd. abgelöst wurde.

Die Zuschreibungen der Beteiligungen beruhen im Wesentlichen auf einer Zuschreibung der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH aufgrund eines geänderten Marktwertes.

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 40,1 Mio € betrafen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Zum Bilanzstichtag sowie im Vorjahr waren in den Wertpapieren des Anlagevermögens keine verzinslichen Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte über den beizulegenden Zeitwerten lagen.

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 2017 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 1,6 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 55,6 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (57,1 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 7,7 Mio € betrafen im Wesentlichen Verkäufe von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

## 20 Vorräte

### Vorräte

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,5	13,9

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

## 21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	102,9	103,1

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 €	31.12.2017	Restlaufzeit			31.12.2016	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	50,9	50,9	0,0	0,0	47,3	47,3	0,0	0,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	17,6	17,6	0,0	0,0	2,5	2,5	0,0	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	129,6	56,3	44,3	29,0	152,1	71,0	43,7	37,4
davon Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen	(84,3)	(11,0)	(44,3)	(29,0)	(92,6)	(11,5)	(43,7)	(37,4)
davon sonstige Ausleihungen	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)
davon Körperschaftsteuerguthaben	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(5,3)	(5,3)	(0,0)	(0,0)
davon Zinsforderungen	(3,4)	(3,4)	(0,0)	(0,0)	(4,5)	(4,5)	(0,0)	(0,0)
<b>Gesamt</b>	<b>198,1</b>	<b>124,8</b>	<b>44,3</b>	<b>29,0</b>	<b>201,9</b>	<b>120,8</b>	<b>43,7</b>	<b>37,4</b>

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultierten im Wesentlichen mit 33,1 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 37,1 Mio €) sowie mit 17,8 Mio € aus Gewinnansprüchen (im Vorjahr: 10,2 Mio €). Forderungen aus dem Leistungsverkehr wurden nicht mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr verrechnet.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultierten im Wesentlichen mit 9,1 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 2,5 Mio €) sowie mit 8,5 Mio € aus kurzfristigen Darlehen. Es erfolgte keine Verrechnung mit den Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr.

Bei dem sonstigen Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ handelt es sich um eine aufschiebend bedingte Forderung. Diese ergab sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutzentgelten resultierenden Refinanzierung von passiven Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Im Geschäftsjahr wurden Schallschutzentgelte von 12,2 Mio € vereinnahmt. Die Aufzinsung der Forderungen betrug 3,9 Mio €. Die korrespondierenden Rückstellungen sind unter Tz. 30 erläutert.

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. Im laufenden Geschäftsjahr erfolgte die letzte Auszahlung in Höhe von 5,3 Mio €.

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

## 23 Wertpapiere

### Wertpapiere

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Sonstige Wertpapiere	0,0	35,0

Im Geschäftsjahr sind kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 35,0 Mio € planmäßig abgegangen.

## 24 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

### Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Kurzfristige Tages- und Termingelder	93,3	260,0
Sonstige	11,5	8,9
<b>Gesamt</b>	<b>104,8</b>	<b>268,9</b>

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

Die sonstigen Guthaben betrafen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

## 25 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

### Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Baukostenzuschüsse	22,9	15,9
Sonstige	13,9	13,3
<b>Gesamt</b>	<b>36,8</b>	<b>29,2</b>

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

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalteten ein Disagio für die im Geschäftsjahr 2009 platzierten Anleihen in Höhe von 1,5 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) (siehe auch Tz. 31).

## 26 Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 55,8 Mio € (im Vorjahr: 63,8 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, die ausschließlich zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanträgen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden, wurden mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Der die Rückstellungen übersteigende Betrag in Höhe von 9,3 Mio € (im Vorjahr: 11,8 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 19 und 30).

Der Wert der abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung in Höhe von 22,1 Mio € (im Vorjahr: 21,5 Mio €) sowie der erworbenen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven und inaktiven Vorstände wurde mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung in Höhe von 20,5 Mio € übersteigende Betrag in Höhe von 2,7 Mio € (im Vorjahr: 3,5 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 1.1.2017</b>	923,6	604,2	36,5	1.260,4	167,0	2.991,7
Dividendenzahlung					-138,5	-138,5
Kapitalerhöhung	0,3	2,1				2,4
Jahresüberschuss					274,3	274,3
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				164,1	-164,1	0,0
<b>Stand 31.12.2017</b>	923,9	606,3	36,5	1.424,5	138,7	3.129,9

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr 2017 um 343 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 92.391.339 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 im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital In €	Anteil am Grundkapital In %
<b>Stand 1.1.2017</b>	92.434.419	92.357.054	77.365	773.650	0,08
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	34.285	34.285			
<b>Stand 31.12.2017</b>	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,08

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden im Juni 2017 zu einem Preis von 71,27 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

### Genehmigtes Kapital

Der Vorstand war nach §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um insgesamt bis zu 3,5 Mio € zu erhöhen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden konnte. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. In 2017 wurden aus dem genehmigten Kapital 342.850 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

Auf der Hauptversammlung vom 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen.

Zum 31. Dezember 2017 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 3,5 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

### Kapitalrücklage

Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,1 Mio € resultierte aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (61,27 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 34.285 Aktien).

### Gewinnrücklagen

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2016 wurden 28,5 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2017 135,6 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

### Bilanzgewinn

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

### Ausschüttungssperre

Der gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB ausschüttungsgesperrte Betrag, der sich aus dem Unterschied zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz und dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 4,0 Mio €.

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 49,8 Mio € (im Vorjahr: 59,2 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- > 36,6 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- > 9,4 Mio € aus der Aktivierung von selbst geschaffenen Rechten, ähnlichen Rechten und Werten
- > 3,8 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert

Die Ausschüttungssperre in Höhe von insgesamt 53,8 Mio € griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

## 29 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

### Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

In Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	9,2	10,4

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 €	31.12.2017	31.12.2016
Rückstellungen für Pensionen	22,9	21,7
Steuerrückstellungen	101,0	110,6
Sonstige Rückstellungen	375,0	384,8
<b>Gesamt</b>	<b>498,9</b>	<b>517,1</b>

### Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2017	Verbrauch	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2017
Pensionsverpflichtungen	9,4	-1,6	1,6	2,1	9,4
Sonstige Pensionszusagen	12,3	0,0	1,2	0,8	13,5
<b>Gesamt</b>	<b>21,7</b>	<b>-1,6</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>22,9</b>

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 2017 einen prozentualen Anspruch von 64 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2017 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 selbstständiger oder selbstständiger 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 Halbweise 10 % und jede Vollweise 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 haben die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbweisen erhalten jeweils 10 % und Vollweisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8 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 beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen.

Zur Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für aktive und inaktive Vorstände besteht eine Rückdeckungsversicherung. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2017 18,1 Mio € (im Vorjahr 18,0 Mio €). Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 22,1 Mio € (im Vorjahr: 21,5 Mio €). Davon wurden 20,5 Mio € (im Vorjahr: 18,7 Mio €) mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 2,7 Mio € (im Vorjahr: 3,5 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 1,1 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 19).

Erträge aus der Versicherung in Höhe von 0,6 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 6,8 % des Zusatzversorgungspflichtigen Entgelts (im Vorjahr: 6,6 %); hiervon übernimmt der Arbeitgeber 6,0 % (im Vorjahr: 5,9 %), die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,8 % (im Vorjahr: 0,7 %). Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3 % vom Zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 484,8 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 101,0 Mio € (im Vorjahr: 110,6 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

### Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2017	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2017
Personal	132,0	-90,0	-1,8	90,0	0,5	130,2
davon ZV Plus	44,0	-19,8	0,0	2,6	0,0	26,8
Passiver Schallschutz	71,4	-20,6	0,0	1,7	1,7	52,5
Umweltschutz	33,2	-2,4	0,0	3,4	1,0	34,2
Derivative Finanzinstrumente	23,5	0,0	-7,4	8,3	0,0	24,4
Ökologischer Ausgleich	25,6	-0,7	-2,6	1,3	1,3	23,6
Wirbelschleppen	17,0	-8,9	0,0	0,4	0,4	8,5
Übrige	82,1	-28,0	-4,0	51,5	0,0	101,6
<b>Gesamt</b>	<b>384,8</b>	<b>-150,6</b>	<b>-15,8</b>	<b>156,6</b>	<b>4,9</b>	<b>375,0</b>

Die personalbezogenen Rückstellungen betrafen 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 Altersteilzeitansprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 51,1 Mio € (im Vorjahr: 54,9 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 19).

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

Im Vorjahr 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 wurden angeboten:

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

Für das gesamte Maßnahmenpaket wurden im Vorjahr für Abfindungen und Altersteilzeitaufstockungen nach Abzinsung aufgrund der Langfristigkeit insbesondere des Altersteilzeitmodells, Rückstellungen in Höhe von 44 Mio € gebildet.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Einzelverträge mit Mitarbeitern mit einem Volumen von rund 39 Mio € abgeschlossen, wovon bis zum Jahresende 19,8 Mio € zur Auszahlung gelangt sind. Der Abschluss weiterer einzelvertraglicher Regelungen ist für das Folgejahr vorgesehen.

Die Zuführung der Rückstellung ZV Plus in Höhe von 2,6 Mio € ergab sich aufgrund einer gegenüber den ursprünglichen Annahmen veränderten Inanspruchnahme der angebotenen Optionen.

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

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

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 24,4 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 32,5 Mio €; siehe auch Tz. 40).

In 2009 wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen, woraus sich für die Fraport AG die Verpflichtung ergab, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Für diese langfristigen Verpflichtungen wurden Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert. Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen im Anlagevermögen aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinnt. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung der noch zu erbringenden Leistungen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen wurde die Rückstellung ergebnisneutral um 2,6 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurden die Herstellungskosten im Anlagevermögen vermindert.

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 infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Rückstellungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014.

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

## 31 Anleihen

### Anleihen

in Mio €	31.12.2017				31.12.2016	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	0,0	800,0	150,0	950,0	0,0	800,0	150,0

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 €	31.12.2017				31.12.2016	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.773,8	509,8	1.282,0	982,0	2.528,0	324,7	1.366,1	837,2

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

Im Geschäftsjahr wurden Darlehen in Höhe von 272,5 Mio € planmäßig getilgt. Weiterhin wurden Darlehen in Höhe von 515 Mio € aufgenommen.

### 33 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

#### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

In Mio €	31.12.2017	Restlaufzeit			31.12.2016	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	118,8	77,0	31,7	10,1	100,3	58,5	30,4	11,4

### 34 Andere Verbindlichkeiten

#### Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2017				31.12.2016			
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,8	0,8	0,0	0,0	0,7	0,7	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	396,5	396,5	0,0	0,0	372,3	372,3	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	24,7	24,7	0,0	0,0	10,1	10,1	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	65,5	51,8	13,7	0,0	75,9	55,6	20,1	0,2
davon aus Steuern	15,5	15,5	0,0	0,0	13,3	13,3	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>487,5</b>	<b>473,8</b>	<b>13,7</b>	<b>0,0</b>	<b>459,0</b>	<b>438,7</b>	<b>20,1</b>	<b>0,2</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten im Wesentlichen mit 240,2 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 236,5 Mio €) sowie mit 125,6 Mio € Finanzverbindlichkeiten (im Vorjahr 100 Mio €). Darüber hinaus waren mit 30,7 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr enthalten (im Vorjahr: 35,8 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr wurde nicht vorgenommen.

Die „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten betrafen im Wesentlichen „Cash-Pool“-Guthaben der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH in Höhe von 165,6 Mio €. Die Finanzverbindlichkeiten resultierten aus der kurzfristigen Termingeldanlage von verbundenen Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalteten im Wesentlichen mit 10,3 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 6,1 Mio €) sowie mit 14,4 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 4,0 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr erfolgte nicht.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 7,8 Mio € (im Vorjahr: 10,1 Mio €) im Zusammenhang mit einer Vereinbarung zwischen der Fraport AG, der Energy Air GmbH und der Mainova AG. Die Vereinbarung regelt die Versorgung des Frankfurter Flughafens mit Kälte einschließlich der Bereitstellung und Unterhaltung der für die Kältelieferung erforderlichen Anlagen.

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

Aufgrund der vorzeitigen Beendigung des als Finanzierungsleasing klassifizierten Leasingverhältnisses zwischen der Fraport AG und der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung sowie den Betrieb des Netzwerks am Frankfurter Flughafen zum 31. Dezember 2017 bestanden zum Bilanzstichtag in diesem Zusammenhang keine Leasingverbindlichkeiten mehr (im Vorjahr: 10,3 Mio €). Vom 1. Januar 2018 bis 30. Juni 2018 besteht lediglich noch der Serviceanteil des Vertrags. In dieser Zeit ist die Fraport AG selbst Eigentümerin der bisherigen Leasingassets. Im Zuge der Beendigung des Leasingvertrags hat die Fraport AG das Netzwerk und die Server zum Zeitwert erworben.

Weiterhin beinhaltet 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 €	31.12.2017	31.12.2016
Mietvorauszahlungen	6,4	6,9
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	0,0	0,0
Erschließungskostenbeiträge	17,1	17,8
Sonstige	13,8	13,3
<b>Gesamt</b>	<b>37,3</b>	<b>38,0</b>

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 25,2 Mio € (im Vorjahr: 23,2 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 2017 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Bürgschaften	1,2	1,2
Gewährleistungsverträge	351,0	189,1
davon Vertragserfüllungsgarantien	274,5	115,4
Sonstige	9,7	10,3
<b>Gesamt</b>	<b>361,9</b>	<b>200,6</b>
(davon Altersversorgung betreffend)	7,9	7,9

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.

Im Zusammenhang mit der Dienstleistungskonzession für 14 griechische Flughäfen bestehen verschiedene Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 110,1 Mio €.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Neu Delhi, Indien, in Höhe von 39,2 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 37,5 Mio € (im Vorjahr 35,6 Mio €) übernommen. Weiterhin besteht im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 13,1 Mio € (im Vorjahr 15,0 Mio €).

Des Weiteren besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,3 Mio € (11,2 Mio US-\$), die 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 9,2 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung stand zum Stichtag noch aus.

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

Die 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 9,7 Mio €.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	106,9	102,8
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	13,4	12,6
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	37,7	34,5
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	55,8	55,7
Bestellobligo	615,4	446,7
davon Baumaßnahmen	327,7	246,9
davon Sonstiges	287,7	199,8
Sonstige	109,5	35,7
<b>Gesamt</b>	<b>831,8</b>	<b>585,2</b>
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	191,9	156,3
(davon gegenüber assoziierten Unternehmen)	6,6	3,9

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

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen (109,5 Mio €) enthalten im Wesentlichen Kapitaleinzahlungsverpflichtungen in Höhe von 66,1 Mio € im Zusammenhang mit den griechischen Gesellschaften und gewährte Kreditlinien in Höhe von 31,8 Mio € an verbundene Unternehmen.

## 38 Aktienbasierte Vergütung

### Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und die 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 der 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 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. Im Geschäftsjahr 2017 wurden 47.525 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2017 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 8,9 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2017 erfasste Aufwand betrug 5,4 Mio € (im Vorjahr: 3,0 Mio €). Davon entfallen 3,5 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €) auf Vorstände und 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,4 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	Fair Value	Fair Value	Fair Value
	31.12.2017 Vorstand	31.12.2017 leitende Mitarbeiter	31.12.2016 Vorstand	31.12.2016 leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2014	82,85	82,85	52,94	51,79
Geschäftsjahr 2015	77,53	76,97	52,02	47,18
Geschäftsjahr 2016	78,87	74,75	50,52	43,39
Geschäftsjahr 2017	80,03	77,25	49,28	49,28

Zum 1. Januar der Jahre 2014 bis 2017 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

### Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2017 wurden am 1. Januar 2017 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2020.

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 2014 bis 2017 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 2017 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 21 Absatz 1 WpHG zugegangen:

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20. Dezember 2017 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 20. Dezember 2017 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,03 % (das entspricht 2.803.570 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 21. Dezember 2017 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 21. Dezember 2017 3,12 % (das entspricht 2.888.516 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2017 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 2017 51,34 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,03 %.

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

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2017): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, Lazard Asset Management LLC 5,05 % und BlackRock, Inc. 3,12 %. 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 32,05 % 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	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	420	655	-29,0	-62,1	-5,3	-7,9
davon freistehend	130	100	-11,1	-15,6	-19,1	-15,6
<b>Gesamt</b>	<b>550</b>	<b>755</b>	<b>-40,1</b>	<b>-77,7</b>	<b>-24,4</b>	<b>-23,5</b>

<sup>1)</sup> Ohne Stückzinsen

Zum Abschlussstichtag bestanden 17 Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu einem Zinsswap wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert wurde in dem Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt.

14 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 5,3 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 drei Zinsswaps handelte es sich um freistehende Derivate, für die kein passendes Grundgeschäft abgeschlossen wurde und insofern auch die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war. Für diese Swaps bestanden zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen in Höhe des negativen Marktwerts von 19,1 Mio €.

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 €
2008	2018	115,0	-3,8
2009	2019	220,0	-14,9
2010	2020	85,0	-10,3
<b>Gesamt</b>		<b>420,0</b>	<b>-29,0</b>

<sup>1)</sup> Ohne Stückzinsen

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 2017 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

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

Die Tochtergesellschaften Energy Air GmbH und FraGround Fraport Ground Services GmbH nehmen für das Geschäftsjahr 2017 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

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

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

Am 11. Dezember 2017 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/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

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

##### **Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2017**

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 5.956,2 Tsd € (im Vorjahr: 5.805,6 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.158,3 Tsd € (im Vorjahr: 1.089,5 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 2017 auf 924 Tsd € (im Vorjahr: 535 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 für die Tranche 2015 149,9 Tsd € (im Vorjahr: 106,6 Tsd €), für die Tranche 2016 132,5 Tsd € (im Vorjahr: 103,8 Tsd €) und für die Tranche 2017 137,0 Tsd €. Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2017 jeweils für die Tranche 2015 112,8 Tsd € (im Vorjahr: 75,8 Tsd €), für die Tranche 2016 99,4 Tsd € (im Vorjahr: 72,8 Tsd €) und für die Tranche 2017 102,5 Tsd €.

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2017 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.653,7 Tsd € (im Vorjahr: 2.430,5 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 1.456,3 Tsd € (LTIP-Tranche 2017) sowie 390,0 Tsd € (LSA-Tranche 2017) zugeteilt (im Vorjahr für die LTIP-Tranche 2016: 1.504,2 Tsd €, LSA-Tranche 2016: 390,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2017 insgesamt mit 894 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 902 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.638 Tsd € (im Vorjahr: 1.612 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 9.667 Tsd € (im Vorjahr: 8.079 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 20.206 Tsd € (im Vorjahr: 20.104 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 2017**

Im Geschäftsjahr 2017 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 104,0 Tsd € (im Vorjahr: 109,3 Tsd €).

#### **Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR)**

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR 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 in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR 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</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.) &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (ab 4.12.2017) &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza (ab 4.12.2017)</p>
<p>Vorstand Operations <b>Anke Giesen</b></p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; AXA Konzern AG &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</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</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>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH &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.)</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> &gt; Frankfurter Sparkasse</p>

## 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 2017: 62.200 €; 2016: 64.600 €)</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</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender <b>Gerold Schaub</b> ver.di Hessen  (Bezüge 2017: 54.150 €; 2016: 57.350 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; LSG Lufthansa Service Holding AG (bis 29.8.2017) &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH &gt; LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH (bis 29.8.2017)</p>
<p><b>Claudia Amier</b> Betriebsratsvorsitzende  (Bezüge 2017: 57.350 €; 2016: 59.750 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; operational Services GmbH &amp; Co. KG</p>

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

**Devrim Arslan**  
Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2017: 41.300 €; 2016: 41.300 €)

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

(Bezüge 2017: 45.300 €; 2016: 40.500 €)

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

**Mitglied im Aufsichtsrat:**  
> FraGround Fraport Ground Services GmbH

**Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:**  
> Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH  
> 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 Vorsitzender)  
> 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 (bis 31.12.2017)  
> Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung (bis 27.12.2017)  
> RMA Rhein-Main Abfall GmbH  
> RTW Planungsgesellschaft mbH

**Hakan Cicek**  
Freigestelltes Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2017: 36.300 €; 2016: 36.300 €)

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

(Bezüge 2017: 36.300 €; 2016: 37.100 €)

**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 (bis 31.5.2017)  
> Basalt-Actien-Gesellschaft (ab 1.6.2017)

**Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:**  
> Basalt-Actien-Gesellschaft (bis 31.5.2017)  
> ZWILLING J.A. Henckels AG (ab 1.6.2017)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**  
> B. Braun Melsungen AG

**Mitglied im Verwaltungsrat**  
(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):  
> abcfinance GmbH

**Mitglied im Vorstand**  
(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):  
> Wehrhahn Industrieholding AG

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Peter Feldmann

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2017: 41.300 €; 2016: 38.100 €)

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

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- > Messe Frankfurt GmbH
- > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- > KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender)
- > Dom Römer GmbH (Vorsitzender)
- > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender)
- > Gas Union GmbH
- > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stellvertretender Vorsitzender)
- > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender)
- > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender)
- > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender)
- > Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (stv. Mitglied)

#### Mitglied im Beirat:

- > Thüga AG

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- > Albatros Versicherungsdienste GmbH

#### Mitglied im Vorstand:

- > Bundesvereinigung Logistik e.V.
- > Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften

#### Mitglied im Präsidium:

- > Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
- > Chair of IATA Cargo Committee (CC) (ab 19.9.2017)

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:

- > DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.
- > Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- > ZF Friedrichshafen AG
- > ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam (Wahl April 2017; Beginn der Mandatsausübung 2018)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville

#### Peter Gerber

Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG

(Bezüge 2017: 26.500 €; 2016: 27.300 €)

#### Dr. Margarete Haase

Mitglied des Vorstands DEUTZ AG

(Bezüge 2017: 67.000 €; 2016: 68.600 €)

#### Frank-Peter Kaufmann

Mitglied des Hessischen Landtags

(Bezüge 2017: 46.900 €; 2016: 49.300 €)

#### Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.

(Bezüge 2017: 58.150 €; 2016: 58.150 €)

#### Dr. Roland Krieg

Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

(Bezüge 2017: 37.900 €; 2016: 37.900 €)

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > Dietz AG

#### Vorsitzender des Vorstands:

- > Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)

#### Non executive Director:

- > European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > AirIT Services AG (bis 28.12.2017)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- > FraSec Fraport Security Services GmbH
- > operational services GmbH & Co. KG (ab 22.11.2017)

#### Mitglied der Gesellschafterversammlung:

- > AirITSystems GmbH
- > operational services GmbH & Co. KG (ab 1.11.2017)
- > AirIT Services GmbH (ab 28.12.2017)

#### Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(Bezüge 2017: 34.700 €; 2016: 33.900 €)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- > Deutsche Bahn AG

#### Mehmet Özdemir

Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2017: 36.300 €; 2016: 36.300 €)

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Arno Prangenberg

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater

(Bezüge 2017: 37.900 €; 2016: 36.300 €)

#### Hans-Jürgen Schmidt

1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen

(Bezüge 2017: 37.900 €; 2016: 37.900 €)

#### Werner Schmidt

Aufgabenleiter

(Bezüge 2017: 43.700 €; 2016: 46.100 €)

#### Edgar Stejskal

Konzern-Betriebsratsvorsitzender (bis 30.9.2017)

Stellv. Konzern-Betriebsrats-Vorsitzender (ab 01.10.2017)

(Bezüge 2017: 48.500 € ; 2016: 50.900 €)

#### Prof. Dr. Katja Windt

Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH (berufen zum 1.4.2018)

(Bezüge 2017: 44.500 €; 2016: 44.500 €)

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

#### Vorsitzender des Vorstands:

> Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)

#### Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

> komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

> FraSec Fraport Security Services GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

> Airmail Center Frankfurt GmbH

#### Mitglied der Vertreterversammlung:

> Deutsche Rentenversicherung Hessen

#### Mitglied im Vorstand:

> Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

> Deutsche Post AG



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

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis
	Anteils am Kapital*	Tsd €	des letzten Geschäfts- jahres <sup>2)</sup>
	%		Tsd €
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,00	4	-27 <sup>3)</sup>
AirITSystems GmbH, Hannover	50,00	4.322	805
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	100,00	2.894	646
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	4.650	687
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	(100,00)	14.331	-2.967
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	(100,00)	3.819	244
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	(100,00)	20.991	2.013
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	12.338	2.131
AIRMALL, Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-550	0
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-4.005	-1.347
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,00	162.603	2.165 <sup>4)</sup>
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	26	90 <sup>4)</sup>
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,00	42.051	1.732
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,00	637	377
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,00)	443	-3 <sup>3)</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,00	348.334	63.694 <sup>3)</sup>
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,00	52	5.622 <sup>4)</sup>
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	49,00	13.097	2.679
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,00	103.120	3.898
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	302 <sup>4)</sup>
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	100,00	29	4
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,00	1.268	124
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	556	15 <sup>4)</sup>
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	50,00	21.918	11.209
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	50,00	23	0
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	74 <sup>4)</sup>
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	100,00	97.825	-201
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	100,00	25	0 <sup>4)</sup>
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	70	-1
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	100,00	72	-2
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza/Brasilien	100,00	118.176	-5.495 <sup>5)</sup>
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre/Brasilien	100,00	90.907	-2.886 <sup>6)</sup>
Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien	(100,00)	26	0
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,00	42.031	1.327 <sup>4)</sup>
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,00	3.115	-46
	38,56		
Fraport IC Ictas Havalimani İşletme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	(12,44)	9.865	76
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	51,00	123.339	69.661
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	13.300	11.655
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,00)	428.436	10.048
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta	100,00	25.638	-21
	99,93		
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	(0,07)	488.515	14.589
Fraport New York Inc., New York/USA	(100,00)	0	0 <sup>6)</sup>
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	27	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	28	1
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	994	644 <sup>4)</sup>
	99,99		
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	(0,01)	162	534
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	0	0 <sup>3)</sup>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.657	9.393
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	37	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.825	2.356
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	73,40	85.581	13.274
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	73,40	119.667	1.097
Fraport Regional Airports of Greece Management S.A. Athen/Griechenland	73,40	980	963
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,00		
	(10,00)	4.293	-2.638 <sup>3)</sup>
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik/Slovenien	100,00	93.546	9.647

Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	104.467	20.810
Fraport USA Inc., Pittsburgh/USA	100,00	3.566	105
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	3.213	-3.308
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	100,00	34	103 <sup>4)</sup>
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	0	0 <sup>3)</sup>
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	100,00	2.030	788
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,33	6.928	2.657
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	70,01	264.906	58.829
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,00	7.282	2.219
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,00	10.435	2.016
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,00)	122	-7
M-Port GmbH & Co. KG, Neu Isenburg	(50,00)	3.058	-421
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu Isenburg	(50,00)	24	0
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,00	19.236	1.816
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland/ Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	25,00	-342.800	-29.920 <sup>8)</sup>
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,00	35.479	17.968
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	50,00	9.546	1.337
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,00	1.976	449 <sup>9)</sup>
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,00	362	8
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,00	43	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,50)	523.776	35.982

\* 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> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

<sup>4)</sup> Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.

<sup>5)</sup> Geschäftsjahr endete am 31. März 2017.

<sup>6)</sup> Neugründung in 2017, Rumpfwirtschaftsjahr.

<sup>7)</sup> Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

<sup>8)</sup> Konsolidierter Jahresabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).

<sup>9)</sup> Jahresabschluss 2016.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2018

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Zieschang

## Weitere Informationen

### 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 2018

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

## **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

### **VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS**

#### *Prüfungsurteile*

Wir haben den Jahresabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

#### *Grundlage für die Prüfungsurteile*

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsdienstleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

#### *Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses*

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens
- ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

### ① Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens:

- ① Im Jahresabschluss der Fraport AG werden immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen in Höhe von insgesamt € 5.146,7 Mio (64,1 % der Bilanzsumme) sowie Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von € 1.215,4 Mio (15,1 % der Bilanzsumme) ausgewiesen.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr 2017 € 298,7 Mio.

Die Höhe der Abschreibungen wird vor allem durch Annahmen zu den voraussichtlichen Nutzungsdauern der Anlagen beeinflusst. Die Festlegung der Nutzungsdauern und die jährliche Beurteilung deren Angemessenheit sind mit Schätzungsunsicherheiten behaftet, so dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Höhe der Buchwerte der langfristigen Vermögensgegenstände und damit auch auf das Eigenkapital der Gesellschaft ergeben können.

Im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen an der Terminal- und der weiteren Flughafeninfrastruktur tätigt die Gesellschaft in bedeutendem Umfang Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung. Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen weitestgehend bis auf als Aufwand zu erfassende Anteile aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam werden, werden Instandhaltungsmaßnahmen im laufenden Geschäftsjahr aufwandswirksam erfasst. Wegen des bedeutenden Umfangs des Anlagevermögens der Gesellschaft kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie der Ermittlung von Aufwandsanteilen bei Modernisierungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss eine besondere Bedeutung zu. Bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, bestehen Ermessensspielräume hinsichtlich dieser Abgrenzung und der damit verbundenen wesentlichen Auswirkung auf das Jahresergebnis der Gesellschaft.

Die handelsrechtliche Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen richtet sich nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Die beizulegenden Werte werden als Barwerte der erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen ergeben, mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der individuell ermittelten Kapitalkosten des jeweiligen zu bewertenden Unternehmens. Auf Basis der durchgeführten Bewertungen sowie weiterer Dokumentationen ergab sich für das Geschäftsjahr kein Abwertungsbedarf. Die Ergebnisse dieser Bewertungen sind in hohem Maße abhängig davon, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsströme einschätzen, sowie von den jeweils verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten. Die Bewertung ist daher mit wesentlichen Unsicherheiten behaftet.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der hohen Komplexität der Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens und der wesentlichen Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Fraport AG waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung der immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen haben wir unter anderem die von der Fraport AG eingerichteten Prozesse und Kontrollen zur Investitionsgenehmigung und in der Anlagenwirtschaft, die die ordnungsgemäße Erfassung der getätigten Investitionen und Einhaltung der Vorgaben zur Bilanzierung nach deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sicherstellen, beurteilt. Gegenstand dieser Prozesse ist auch die Abgrenzung von Anschaffungs- und Herstellungskosten und Erhaltungsaufwand. Diese Beurteilung umfasste auch die inhaltliche Würdigung der erstellten Projektbeschreibungen und daraus abgeleiteten Bewertungen unter anderem hinsichtlich Aktivierungsanteilen und Nutzungsdauern. Durch die Durchsicht der zuvor genannten Unterlagen in Stichproben haben wir nachvollzogen, dass die

den planmäßigen Abschreibungen zugrunde liegenden wirtschaftlichen Nutzungsdauern innerhalb einer Bandbreite vertretbarer Schätzwerte liegen.

Im Rahmen unserer Prüfung der Finanzanlagen haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen nachvollzogen. Wir haben insbesondere beurteilt, ob die beizulegenden Werte der Vermögensgegenstände des Finanzanlagevermögens sachgerecht mittels Discounted-Cash-Flow Modellen unter Beachtung der relevanten Bewertungsstandards ermittelt wurden. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse mit der verabschiedeten Planung der Gesellschaften haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Ergänzende Anpassungen der Langfristplanung für Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung wurden von uns mit den zuständigen Fachbereichen diskutiert und nachvollzogen. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ geringe Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe der auf diese Weise ermittelten beizulegenden Werte haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen.

Die von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten Prozesse und angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der Immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sachgerecht vorzunehmen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Immaterielle Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind in den Abschnitten 4 und 19 des Anhangs enthalten.

## ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

- ① Die Fraport AG ist als weltweit tätige Flughafenbetreiberin verschiedenen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus führt die Fraport AG gerichtliche und außergerichtliche Verfahren gegen Behörden sowie anderen Beteiligten. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 122,1 Mio) sind Forderungen enthalten, bei denen Risiken aus Rechtstreitigkeiten mittels Einzelwertberichtigung berücksichtigt sind. Für Rechtstreitigkeiten und Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Verpflichtungen aus Personalmaßnahmen hat die Fraport AG in ihrem Jahresabschluss Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten in Höhe von € 375,0 Mio gebildet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennbetrag oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Einzelwertberichtigungen erfasst. Die Bemessung der Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird insbesondere durch die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Ausfälle sowie der Einschätzung zu einzelnen Rechtstreitigkeiten bestimmt.

Für ungewisse Verbindlichkeiten werden Rückstellungen gebildet. Dem Ansatz und der Bewertung der Rückstellungen liegen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter zugrunde. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Höhe dieser betragsmäßig wesentlichen Posten waren diese Sachverhalte aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns das Vorgehen der Gesellschaft zur Erfassung von Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Risiken des Personalbereichs, zur Einschätzung hinsichtlich einer gegenwärtigen Verpflichtung der Gesellschaft bzw. des Wertberichtigungsbedarfs von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der bilanziellen Abbildung nachvollzogen und auf Angemessenheit beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Fehlerrisiko in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte und deutliche Auswirkung auf das Jahresergebnis der Gesellschaft haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze beurteilt. Unter anderem haben wir hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von Verpflichtungen und Risiken die vorliegenden Verträge und Kostenschätzungen gewürdigt. Zudem haben wir im Rahmen unserer Prüfung unter anderem Gespräche mit der internen Rechtsabteilung der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Zum Bilanzstichtag haben wir darüber hinaus externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt. Diese stützen die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung. Wir haben die Darstellung der Rechtstreitigkeiten und die damit einhergehende Risikovorsorge im Jahresabschluss nachvollzogen. Damit einhergehend haben wir auch die Stetigkeit und Konsistenz der angewendeten Berechnungsmethoden gewürdigt und die zugrunde liegenden Unterlagen eingesehen. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung bzw. die Ermittlung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Darstellung in Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang nachvollzogen.

Insgesamt konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der betragsmäßig bedeutsamen Forderungen und Rückstellungen zu rechtfertigen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in den Abschnitten 4 und 30 des Anhangs enthalten.

#### *Sonstige Informationen*

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die in Abschnitt „Rechtliche Angaben“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex
- den gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach § 289b Abs. 3 HGB und § 315b Abs. 3 HGB

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

#### *Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht*

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

### *Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts*

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.



Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## **SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**

### **Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG**

Wir haben die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, geprüft. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit „Stromnetz“ – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 einschließlich der Angaben zu den Regeln, nach denen die Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens sowie die Aufwendungen und Erträge den gemäß § 6b Abs. 3 Satz 1 bis 4 EnWG geführten Konten zugeordnet worden sind – geprüft.

Nach unserer Beurteilung

- wurden die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, in allen wesentlichen Belangen erfüllt und
- entspricht der Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften des § 6b Abs. 3 EnWG.

Wir haben unsere Prüfung nach § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist nachfolgend sowie im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ weitergehend beschrieben.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG sowie für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie zur Einhaltung dieser Pflichten als notwendig erachtet haben.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt wurden sowie einen Vermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet. Die Prüfung umfasst 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.

### **Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 22. November 2017 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Abschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

### **VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER**

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Noll.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll  
Wirtschaftsprüfer



ppa. Christoph Meyer  
Wirtschaftsprüfer

## Glossar

### 1.000-Mann-Quote

Meldepflichtige Arbeitsunfälle  $\times$  1.000/durchschnittliche Gesamtbeschäftigte

### Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

### Earnings per Share (EPS)

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/gewichtete Anzahl der Aktien

### EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

### EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

### EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

### EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

### EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

### Eigenkapitalquote

Eigenkapital<sup>1)</sup>/Bilanzsumme

### EURIBOR

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

### Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit + Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und zum Erwerb von Konzessionen) – Investitionen in nach der At-Equity- Methode bewerteten Unternehmen

### Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital<sup>1)</sup>

### Gesamtbeschäftigte

Beschäftigte der Fraport AG, Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

### Krankenquote

Krankentage/Solltage  $\times$  100 (ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung, sogenannte Langzeitkranke)

<sup>1)</sup> Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag.

**Liquidität**

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Andere Finanzanlagen“ und „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“

**Marktkapitalisierung**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie × Anzahl der Aktien

**Netto-Finanzschulden**

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

**Operativer Aufwand**

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

**ROFRA**

Abkürzung für Return on Fraport-Assets = EBIT/Fraport-Assets

**Verschuldungsgrad**

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

**Working Capital**

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland  
Telefon: +49 (0)1806 3724636<sup>1)</sup>  
Internet: [www.fraport.de](http://www.fraport.de)

<sup>1)</sup> 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;  
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem deutschen Mobilfunknetz.

### **Kontakt Investor Relations**

Finanzen & Investor Relations  
Telefon: + 49 69 690-74840  
Telefax: + 49 69 690-74843  
Internet: [www.meet-ir.de](http://www.meet-ir.de)  
E-Mail: [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de)

### **Fotografie/Layout**

Michael Gernhuber, Essen  
Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

### **Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin**

28. Februar 2018/16. März 2018

### **Sprachgebrauch**

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

### **Rundungshinweis**

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

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

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