

9M Konzern-Zwischenbericht

1. Januar bis 30. September 2015



Inhalt

Konzern-Zwischenlagebericht	1	Konzern-Zwischenabschluss	22
Geschäftsverlauf im Überblick	2	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	22
Grundlagen des Konzerns	3	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	23
Veränderungen im Berichtszeitraum	3	Konzern-Bilanz	24
Wirtschaftsbericht	3	Konzern-Kapitalflussrechnung	25
Gesamtaussage des Vorstands	3	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	26
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	3	Segment-Berichterstattung	27
Wesentliche Ereignisse	4	Ausgewählte Anhangangaben	28
Geschäftsverlauf	5	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	28
Ertragslage	7	Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten	29
Vermögens- und Finanzlage	12	Konsolidierungskreis	34
Wertorientierte Steuerung	13	Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	34
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	14	Angaben über die Vorgehensweise zur Ermittlung der Ertragsteuern	34
Beschäftigte	15	Angaben zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie	35
Forschung und Entwicklung	15	Angaben zur Entwicklung des Eigenkapitals	35
Aktie	16	Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen	35
Nachtragsbericht	18		
Prognosebericht	18		
Gesamtaussage des Vorstands	18		
Risiko- und Chancenbericht	19		
Geschäftsausblick	19		
		Weitere Informationen	36
		Versicherung der gesetzlichen Vertreter	36
		Finanzkalender	37
		Verkehrskalender	37
		Impressum	37

Konzern-Zwischenlagebericht

Hinweis zur Berichterstattung

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss wurde in Übereinstimmung mit IAS 34 erstellt. Sämtliche ab dem 1. Januar 2015 geltenden Verlautbarungen des IASB wurden, soweit diese für den Fraport-Konzern von Bedeutung sind, berücksichtigt. Der Konzern-Zwischenbericht entspricht gleichzeitig den Vorgaben des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 16 (DRS 16) zur Zwischenberichterstattung. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum haben sich für Fraport keine wesentlichen Änderungen an den Rechnungslegungs- und Berichtsstandards ergeben, sodass keine Anpassung der Vorjahreswerte oder der Berichtsstruktur durchgeführt wurde.

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vor allem durch die Einbeziehung der im August 2014 akquirierten Konzern-Gesellschaft AMU Holdings Inc. sowie der im Oktober 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaft Ljubljana verändert. Die Veränderung betrifft insbesondere die Entwicklung der Ertragslage im Segment External Activities & Services im Berichtszeitraum. Die hieraus resultierenden Effekte wurden im Prognosebericht zum Konzern-Abschluss 2014 bereits berücksichtigt. Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport darüber hinaus seine Anteile an der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc., USA, veräußert. Die dem Segment External Activities & Services zugeordnete Gesellschaft erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2014 Umsatzerlöse von 12,5 Mio € sowie ein Netto-Ergebnis von 0,6 Mio €. Aus dem Verkauf entstand ein Abgangsgewinn von 8,0 Mio €.

Fraport hat zudem am 21. September 2015 seine 33,33% Kapitalanteile an der FSG Flughafen Service GmbH verkauft. Die Gesellschaft, die dem Segment External Activities & Services zugehörte, erzielte im vergangenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 4,0 Mio € und ein Netto-Ergebnis von 0,1 Mio €. Die Entkonsolidierung der FSG hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss. Im Zusammenhang mit der Veräußerungsabsicht von Anteilen an der Konzern-Gesellschaft Fraport Cargo Services (FCS) wurden darüber hinaus die Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft gemäß IFRS 5 als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesen und zum Fair Value bewertet. Die Anteile wurden am 2. November 2015 verkauft. Die aus dem Verkauf resultierenden Auswirkungen auf die prognostizierte Ertragslage sind im Kapitel „Nachtragsbericht“ auf Seite 18 des vorliegenden Berichts dargestellt. Weitere signifikante Veränderungen im Konsolidierungskreis sowie wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben im Berichtszeitraum nicht stattgefunden. Eine Darstellung sämtlicher Veränderungen im Konsolidierungskreis enthält der Anhang des vorliegenden Zwischenabschlusses.

Eine Übersicht der Berechnungsmethoden wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen beinhaltet das Glossar zum Geschäftsbericht 2014.

Der Vorstand hat den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss und -lagebericht am 5. November 2015 veröffentlicht.

Geschäftsverlauf im Überblick

- > 3,6% Passagierwachstum am Standort Frankfurt.
- > Uneinheitliche Entwicklung an den Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt.
- > Deutlicher Anstieg des Konzern-Umsatzes um 9,5% auf 1.967,3 Mio € aufgrund von Verkehrs- und Preisentwicklungen, neuen Konzern-Gesellschaften sowie Währungskurseffekten.
- > Um IFRIC 12 bereinigter Umsatz bei 1.957,1 Mio € (+9,4%).
- > Konzern-EBITDA in Höhe von 688,5 Mio € um 10,8% über Vorjahr.
- > Verbesserung des Konzern-Ergebnisses um 41,9 Mio € auf 261,5 Mio €.
- > Unverwässertes Ergebnis je Aktie bei 2,64 € (+0,42€).
- > Anstieg des Operativen Cash Flows um 116,1 Mio € auf 525,0 Mio €.
- > Geringere Mittelabflüsse für Investitionen führten zu einer Verbesserung des Free Cash Flows von 235,8 Mio € auf 389,4 Mio €.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.967,3	1.796,9	170,4	9,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.957,1	1.789,4	167,7	9,4
EBITDA	688,5	621,3	67,2	10,8
EBIT	443,9	396,0	47,9	12,1
EBT	383,8	324,9	58,9	18,1
Konzern-Ergebnis	261,5	219,6	41,9	19,1
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	2,64	2,22	0,42	18,9
Operativer Cash Flow	525,0	408,9	116,1	28,4
Free Cash Flow	389,4	235,8 ¹⁾	153,6	65,1
Eigenkapital	3.454,2	3.286,0 ²⁾	168,2	5,1
Liquidität	1.163,6	1.179,6 ²⁾	-16,0	-1,4
Netto-Finanzschulden	2.761,9	3.012,8 ²⁾	-250,9	-8,3
Bilanzsumme	8.994,9	9.013,2 ²⁾	-18,3	-0,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.836	20.326	510	2,5

in Mio €	Q3 2015	Q3 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	725,4	674,5	50,9	7,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	722,4	672,0	50,4	7,5
EBITDA	303,5	267,1	36,4	13,6
EBIT	222,0	190,3	31,7	16,7
EBT	231,6	195,8	35,8	18,3
Konzern-Ergebnis	158,5	127,9	30,6	23,9
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	1,58	1,26	0,32	25,4
Operativer Cash Flow	248,4	203,0	45,4	22,4
Free Cash Flow	199,7	128,2 ¹⁾	71,5	55,8
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	21.125	20.617	508	2,5

¹⁾ Wert angepasst an neue Definition.

²⁾ Wert zum 31. Dezember 2014.

Tabelle 1

Grundlagen des Konzerns

Veränderungen im Berichtszeitraum

Zusätzlich zu den im Prognosebericht des Geschäftsberichts 2014 genannten Anpassungen der Parameter zur Berechnung der wertorientierten Steuerung haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen Änderungen an den Grundlagen des Fraport-Konzerns, wie im Konzern-Lagebericht 2014 beschrieben, ergeben (siehe Geschäftsbericht 2014: „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 30 und „Prognosebericht“ auf Seite 91).

Bezogen auf die Konzern-Struktur hat der Vorstand zum 1. Juni 2015 einen neuen Servicebereich innerhalb der Fraport AG gegründet. Der Bereich „Projekt Ausbau Süd“ ist dem Segment External Activities & Services zugeordnet und bündelt die Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3 in Frankfurt. Aus der Gründung haben sich keine wesentlichen Änderungen für den Fraport-Konzern ergeben. Zudem hat der Vorstand den Servicebereich „Immobilien Facility Management“ der Fraport AG zum 1. August 2015 in „Integriertes Facility Management“ umbenannt. Die Umbenennung resultierte aufgrund geänderter Zuständigkeiten.

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 entwickelte sich der Passagierverkehr am Standort Frankfurt positiv. Trotz streik- und witterungsbedingter Annullierungen wurden rund 47,3 Mio Reisende befördert, was einem Anstieg von 3,6% entsprach. Die umgeschlagene Cargo-Tonnage lag mit etwa 1,5 Mio Tonnen um 2,7% unter dem Vorjahreswert. An den Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt verlief die Passagierentwicklung unterschiedlich. Während die Flughäfen in Varna und Burgas sowie in Antalya und St. Petersburg rückläufige Passagierzahlen verzeichneten, erhöhte sich das Passagieraufkommen an den weiteren Konzern-Standorten. Ursächlich für den Rückgang des Passagierverkehrs an den erstgenannten Standorten war vor allem die wirtschaftlich angespannte Lage in Russland sowie die daraus resultierende Abwertung des Rubels und Einschränkungen im Reiseverhalten.

Am Standort Frankfurt wirkten sich neben der höheren Passagierzahl die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte umsatzsteigernd aus. Der Netto-Retail-Erlös verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,22€ je Passagier auf 3,49€. Außerhalb von Frankfurt resultierten – zusätzlich zur positiven Verkehrsentwicklung am Standort Lima – vor allem höhere Umsatzerlöse infolge der Konsolidierung der in der zweiten Jahreshälfte 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana. Zudem wirkte sich die Umrechnung der in US-\$ erfassten Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Lima in die Konzern-Währung € positiv aus. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt erhöhte sich der Konzern-Umsatz von 1.789,4 Mio € auf 1.957,1 Mio € (+9,4%). Das Konzern-EBITDA verbesserte sich um 10,8% auf 688,5 Mio € und das Konzern-Ergebnis lag in Höhe von 261,5 Mio € um 41,9 Mio € über dem Vorjahreswert.

Auch aufgrund der soliden Liquiditätsausstattung sowie der positiven Entwicklung des Operativen und des Free Cash Flows bezeichnet der Vorstand die Entwicklung des Fraport-Konzerns im Berichtszeitraum als insgesamt positiv.

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der zu Beginn des Geschäftsjahres prognostizierte Aufschwung der Weltkonjunktur hat sich im Berichtszeitraum nicht erfüllt. Die bereits im Vorjahr zu beobachtenden unterschiedlichen Entwicklungen einzelner Regionen haben sich in den vergangenen neun Monaten weiter verschärft. Während die konjunkturelle Entwicklung der meisten Industrieländer verhältnismäßig robust verlief, fiel das Wirtschaftswachstum in einer Reihe von Schwellenländern geringer aus als erwartet. Insbesondere in China häuften sich die Anzeichen einer sich abschwächenden Entwicklung. Aufgrund der schwachen chinesischen Importnachfrage lag auch der Welthandel im bisherigen Jahresverlauf unter den Erwartungen. Grund hierfür war unter anderem, dass aus denjenigen Ländern Liquidität abgezogen wurde, die für China ein besonders wichtiger Absatzmarkt sind oder deren Wirtschaft besonders stark vom Rohstoffexport abhängt. In der Folge verloren verschiedene internationale Währungen, wie der russische Rubel oder der brasilianische Real, gegenüber dem US-\$ deutlich an Wert. Auch China ließ erstmals seit langer Zeit eine deutliche Abwertung des Renminbi gegenüber dem US-\$ zu.

Im Euroraum festigte sich hingegen die wirtschaftliche Erholung. Im Umfeld gesunkener Energiekosten, niedriger Zinsen und eines schwachen € wuchs das Bruttoinlandsprodukt innerhalb der Währungsunion im ersten Quartal um 0,5% respektive im zweiten Quartal um 0,4%. Für das dritte Quartal lagen keine Anzeichen für eine Umkehr dieses Trends vor.

Für die deutsche Wirtschaft blieb im ersten Halbjahr die Binnenkonjunktur wachstumsbestimmend. Der private Konsum war die Stütze eines verhaltenen Aufschwungs. Im ersten Quartal und im zweiten Quartal kam es zu einem Wirtschaftswachstum von 0,3% respektive 0,4% (jeweils im Vergleich zum Vorquartal). Konjunkturell belebend wirkten neben Einkommenssteigerungen auch der niedrige Ölpreis sowie die €-Abwertung. Im dritten Quartal dürfte sich die Expansion in etwa gleichem Tempo fortgesetzt haben wie im ersten Halbjahr. Während das Wachstum im produzierenden Gewerbe nur verhalten ausgefallen ist, hat die Produktion in den Dienstleistungsbereichen dies jedoch mehr als ausgeglichen. Weiterhin stiegen im Berichtszeitraum die Einzelhandelsumsätze an, was mit einer positiven Lageeinschätzung der Dienstleister einherging. Die Institute der Gemeinschaftsdiagnose gehen davon aus, dass das Bruttoinlandsprodukt im dritten Quartal um 0,4 Prozent im Vergleich zum Vorquartal gestiegen ist.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere	Luftfracht
	Januar bis August 2015	Januar bis August 2015
Deutschland (Januar bis September)	4,2	-0,1
Europa	4,9	0,5
Nordamerika	5,1	3,5
Lateinamerika	6,4	1,3
Nah-/Mittelost	11,4	6,3
Asien/Pazifik	8,5	2,2
Afrika	1,4	11,4
Welt	6,2	2,6

Quelle: ACI Passenger Flash und Freight Flash (ACI, 14. Oktober 2015), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (26. Oktober 2015).

Tabelle 2

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Im Berichtszeitraum haben sich keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns hatten.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Für den Zeitraum Januar bis August 2015 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 6,2%. Das Luftfrachtaufkommen legte im gleichen Zeitraum um 2,6% zu. Beim Passagieraufkommen erreichten die europäischen Flughäfen ein leicht geringeres Wachstum von 4,9%. Bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit 0,5% unter der Gesamtentwicklung. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs bis einschließlich September 2015 um 4,2%. Die Cargo-Tonnage (Luftfracht und -post) stagnierte mit -0,1% und blieb ebenso wie der Passagierverkehr unter Weltniveau.

Wesentliche Ereignisse

Baubeginn von Terminal 3 nach erneuter externer Bedarfsprüfung

Die Hessische Landesregierung hat Anfang März das Ergebnis der qualitätssichernden Prüfung der von Fraport veröffentlichten Gutachten zur Bedarfsentwicklung am Frankfurter Flughafen vorgestellt. Im Wesentlichen bestätigen die Prüfergebnisse die Aussagen der von Fraport im September 2014 vorgelegten Verkehrsgutachten. Diese gehen davon aus, dass am Frankfurter Flughafen bis zum Jahr 2021 mit einem Passagieraufkommen von 68 bis 73 Mio zu rechnen ist, sodass die aktuelle Auslastungsgrenze der bestehenden Terminals von 64 Mio Passagieren bis 2021 deutlich überschritten sein wird.

Am 14. April 2015 hat der Fraport-Aufsichtsrat nach detaillierter Analyse der Prüfgutachten seine Entscheidung zur Realisierung des geplanten Terminals 3 im Süden des Flughafens bestätigt. Im Anschluss an die europaweite Ausschreibung der ersten Bauphase hat Fraport am 5. Oktober 2015 den Spatenstich zum Terminal 3 gefeiert. Die Bauzeit inklusive Testphasen ist auf gut sieben Jahre angelegt, sodass die Inbetriebnahme für das Jahr 2022 geplant ist.

Verkauf der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport seine Anteile an der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc., USA, zu einem Verkaufspreis von 13,0 Mio US-\$ veräußert. Die Gesellschaft war dem Segment External Activities & Services zugeordnet und erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 12,5 Mio € sowie ein Netto-Ergebnis von 0,6 Mio €. Aus dem Verkauf der Air-Transport IT Services resultierte ein Abgangsgewinn von 8,0 Mio €.

Bericht über Entgelt-Entwicklung am Standort Frankfurt

Am 12. Juni 2015 hat Fraport die beabsichtigte Anpassung der Flughafen-Entgelte für den Standort Frankfurt in Höhe von durchschnittlich 1,9% für das Jahr 2016 konsultiert. Am 1. Juli 2015 wurde der entsprechende Entgeltantrag der zuständigen Behörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL), zur Genehmigung vorgelegt. Die Flughafen-Entgelte dienen zur Refinanzierung der entgeltrelevanten Kosten, zur Finanzierung laufender Investitionen und sind wesentlich für die Umsatzentwicklung des Segments Aviation.

Aufgrund unterschiedlicher Auffassungen zwischen Fraport und dem HMWEVL hinsichtlich der Berechnung wesentlicher Kostenbestandteile zur Kalkulation der Flughafen-Entgelte hat Fraport am 29. Oktober 2015 den Antrag auf eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte für das Geschäftsjahr 2016 zurückgezogen. Eine weiterführende Berichterstattung diesbezüglich enthält der „Nachtragsbericht“ auf Seite 18.

Strategische Partnerschaft für Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt

Fraport hat am 7. Juli 2015 gemeinsam mit Worldwide Flight Services (WFS) eine strategische Partnerschaft im Bereich der Frachtabfertigung am Standort Frankfurt beschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung hat Fraport angestrebt, 51% der Kapitalanteile an der Konzern-Gesellschaft FCS zu verkaufen. Aufgrund der Veräußerungsabsicht wurden die Vermögenswerte und Schulden der FCS im vorliegenden Bericht gemäß IFRS 5 als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesen und zum Fair Value bewertet. Die FCS erzielte im Geschäftsjahr 2014 einen Umsatz von 59,6 Mio € und ein Netto-Ergebnis von –6,3 Mio €.

Am 2. November 2015 hat Fraport den Verkauf der Kapitalanteile an WFS abgeschlossen. Eine weiterführende Berichterstattung diesbezüglich enthält der „Nachtragsbericht“ auf Seite 18.

Darüber hinaus haben im Berichtszeitraum keine weiteren Ereignisse stattgefunden, welche die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns wesentlich beeinflusst haben.

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Das stabile Wachstum des privaten Konsums führte im bisherigen Jahresverlauf zu einem erfreulichen Wachstum der Passagiernachfrage. Mit annähernd 47,3 Mio **Passagieren** wurde das bisher höchste Passagieraufkommen in den ersten neun Monaten eines Geschäftsjahres gezählt. Das Vorjahresaufkommen wurde um rund 1,7 Mio Passagiere übertroffen (+3,6%). Ohne streik- und witterungsbedingte Annullierungen hätte das Wachstum bei 4,2% gelegen. Trotz Annullierungen konnten in den Monaten März bis August jeweils neue Höchstwerte erreicht werden. Im August wurden mit rund 6,3 Mio Passagiere so viele Fluggäste wie noch nie in einem Monat gezählt.

In den ersten neun Monaten von 2015 sorgte unter anderem der **Interkontinentalverkehr** (+3,5%) für Wachstum bei den Passagierzahlen. Wesentlicher Treiber war der Asienverkehr. In Fernost legten die aufkommensstärksten Märkte China, Indien, Japan und Korea überwiegend zweistellig zu. Der Nahostverkehr profitierte von der wachsenden Drehkreuzfunktion Dubais. Demgegenüber schwächte sich der Afrikanerverkehr zunehmend ab. Nach Anschlägen ging zunächst der Verkehr mit Tunesien zurück und in der Folge reduzierte sich auch die Nachfrage nach ägyptischen Zielen. Der **Europaverkehr** (ohne Deutschland) erreichte im Berichtszeitraum einen Zuwachs von 3,5%, wobei der Verkehr von und nach Osteuropa verhältnismäßig stark um 3,8% anstieg. Der volumenstarke Passagierverkehr mit Westeuropa (42,6% des Gesamtmarkts) stieg in den ersten neun Monaten um 3,4%. Der **Inlandverkehr** legte mit +5,1% am dynamischsten zu. Der innerdeutsche Verkehr profitierte neben dem allgemeinen Markttrend auch von der im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringeren Zahl an Annullierungen.

In den ersten neun Monaten ging das **Cargo-Aufkommen** um 2,7% auf rund 1,5 Mio Tonnen zurück. Speziell der Cargo-Umschlag auf Verbindungen nach Fernost verlief am Standort Frankfurt deutlich unterhalb des Vorjahres.

Aufgrund der streikbedingten Annullierungen im Berichtszeitraum und der anhaltenden Tendenz zum Einsatz von größerem Fluggerät ergab sich bei den **Flugbewegungen** in den ersten neun Monaten ein schwaches Plus von 0,4% auf rund 358 Tsd. Deutlich stiegen hingegen die **Höchststartgewichte** und erreichten einen neuen Rekordwert von fast 22,5 Mio Tonnen (+2,8%).

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Am Flughafen **Ljubljana** lag die Passagierzahl in den ersten neun Monaten 2015 um 10,8% über dem Vorjahr bei gut 1,1 Mio. Während insbesondere mehr Fluggäste auf Verbindungen von und nach Belgrad und Zürich verzeichnet wurden, verringerte sich das Aufkommen auf Verbindungen von und nach Moskau.

Der Flughafen **Lima** verzeichnete im Berichtszeitraum einen starken Passagierzuwachs von 8,9% auf rund 12,6 Mio. Sowohl der inländische Verkehr (+11,2%) als auch der internationale Verkehr (+6,1%) verzeichneten ein deutliches Wachstum. Der Cargo-Umschlag lag mit rund 213 Tsd Tonnen auf Vorjahresniveau.

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** beförderten in den ersten neun Monaten knapp 3,6 Mio Passagiere und damit 4,6% weniger als im Vorjahr. An beiden Standorten blieben vornehmlich Passagiere aus Russland und Weißrussland aus. Auch der Verkehr von und nach Sofia war rückläufig.

In den ersten neun Monaten 2015 bedeuteten rund 23,0 Mio Passagiere einen Rückgang um 1,7% am Flughafen **Antalya**. Während die Zahl der Passagiere im innertürkischen Verkehr weiter deutlich um 15,7% auf knapp 4,9 Mio anstieg, verringerte sich die Zahl internationaler Fluggäste um 5,5% auf rund 18,1 Mio. Ursächlich für den Rückgang internationaler Passagiere waren vor allem weniger Reisende aus Russland.

Mit knapp 10,9 Mio Reisenden verzeichnete der Flughafen **St. Petersburg** im Berichtszeitraum einen Rückgang um 3,8% gegenüber dem Vorjahr. Während der internationale Verkehr sich deutlich um 19,9% verringerte, stieg der nationale Verkehr um 12,7%.

Etwa 4,2 Mio Passagiere bedeuteten für den Standort **Hannover** ein Wachstum von 4,1% in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres. Positiv entwickelte sich insbesondere der Tourismusverkehr.

Eine anhaltend dynamische Entwicklung verzeichnete der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich um 13,4% auf annähernd 24,8 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandverkehr stieg um 10,9% auf circa 23,1 Mio Passagiere. Der internationale Verkehr wuchs um 66,7% auf knapp 1,7 Mio Passagiere.

Der Flughafen **Delhi**, an dem Fraport zu 10% beteiligt ist und der in der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage als übrige Beteiligung ausgewiesen wird, erzielte im Berichtszeitraum mit rund 33,5 Mio Reisenden im Vergleich zum Vorjahr ein deutliches Wachstum von 14,3%. Im inländischen Verkehr war weiterhin ein starkes Wachstum von 19,6% zu verzeichnen. Das internationale Passagieraufkommen nahm um 3,7% zu. Auch das Frachtaufkommen ist erneut stark gestiegen (+10,7%).

Verkehrszahlen Fraport-Konzern

Flughafen ¹⁾	Fraport-Anteil in %	Passagiere ²⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		9M 2015	Veränderung in %	9M 2015	Veränderung in %	9M 2015	Veränderung in %
Frankfurt	100	47.280.714	3,6	1.532.230	-2,7	358.299	0,4
Ljubljana	100	1.135.578	10,8	7.408	1,9	25.423	4,1
Lima	70,01	12.614.729	8,9	213.054	0,0	122.502	6,5
Burgas	60,00	2.305.592	-6,9	7.811	>100	17.226	-5,5
Varna	60,00	1.285.666	-0,1	73	29,9	10.575	-2,8
Antalya	51,00/50,00 ³⁾	22.984.012	-1,7	n.a.	n.a.	140.279	-2,3
St. Petersburg	35,50	10.851.040	-3,8	n.a.	n.a.	108.257	-4,0
Hannover	30,00	4.183.558	4,1	12.637	18,2	57.851	-1,4
Xi'an	24,50	24.775.556	13,4	154.328	14,7	199.823	8,7
Delhi	10,00	33.450.208	14,3	575.023	12,3	253.659	4,3

Flughafen ¹⁾	Fraport-Anteil in %	Passagiere ²⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		Q3 2015	Veränderung in %	Q3 2015	Veränderung in %	Q3 2015	Veränderung in %
Frankfurt	100	18.357.852	2,9	511.117	-3,9	128.717	0,6
Ljubljana	100	509.053	12,2	2.618	7,8	9.913	10,4
Lima	70,01	4.557.370	9,1	82.121	-0,4	43.995	8,6
Burgas	60,00	1.759.188	-2,8	2.622	>100	12.163	-2,5
Varna	60,00	883.551	2,0	27	-19,4	6.541	-1,3
Antalya	51,00/50,00 ³⁾	12.440.301	0,5	n.a.	n.a.	71.175	0,3
St. Petersburg	35,50	4.761.078	-3,1	n.a.	n.a.	41.176	-6,2
Hannover	30,00	1.725.340	2,5	4.025	20,3	21.710	0,1
Xi'an	24,50	9.025.772	10,3	58.428	21,7	71.865	6,0
Delhi	10,00	11.306.537	16,4	202.837	7,9	89.250	5,6

¹⁾ Fraport hält zudem 100% der Anteile an der Betreiber-Gesellschaft des neuen Flughafens von Dakar, der sich aktuell in der Bauphase befindet.

²⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

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

Table 3

Ertragslage

Konzern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 erwirtschaftete der Fraport-Konzern **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.967,3 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum entsprach dies einem Anstieg um 170,4 Mio € oder 9,5%. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 lag der Umsatz mit 1.957,1 Mio € um 167,7 Mio € über dem entsprechenden Wert des Vorjahres (+9,4%).

Am Standort Frankfurt trugen insbesondere die positive Entwicklung der Passagierzahlen sowie die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte zu dem Umsatzanstieg bei. Auch der Netto-Retail-Erlös verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 3,27 € je Passagier auf 3,49 € (+6,7%). Ursächlich hierfür war vor allem die gestiegene Anzahl interkontinental reisender Passagiere, die ein überdurchschnittliches Ausgabeverhalten in Retail-Geschäften aufweisen. Außerhalb von Frankfurt resultierten – über die positive Verkehrsentwicklung am Standort Lima hinaus – höhere Umsatzerlöse vor allem aus den neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. (erstmalig konsolidiert im August 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 35,9 Mio €) und Ljubljana (erstmalig konsolidiert im Oktober 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 26,7 Mio €). Weitere positive Effekte ergaben sich aus der Umrechnung der in US-\$ erfassten Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Lima in die Konzern-Währung €. Negativ entwickelte sich die Konzern-Gesellschaft Twin Star, die aufgrund einer rückläufigen Verkehrsentwicklung niedrigere Umsätze auswies.

Trotz geringerer Rückstellungsaufösungen lagen die **sonstigen betrieblichen Erträge** in Höhe von 30,1 Mio € um 1,6 Mio € über dem Vorjahreswert (+5,6%). Grund für den Anstieg war vor allem der Abgangsgewinn aus dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services in Höhe von 8,0 Mio €. Die **anderen aktivierten Eigenleistungen** stiegen um 1,7 Mio € auf 21,2 Mio € (+8,7%) unter anderem aufgrund eines Zuwachses im Segment Aviation.

Die **Gesamtleistung** erreichte mit 2.019,3 Mio € ein Wachstum von 173,9 Mio € gegenüber dem Vorjahr (+9,4%). Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 lag diese in Höhe von 2.009,1 Mio € um 171,2 Mio € über dem entsprechenden Vorjahreswert (+9,3%).

Der **Materialaufwand** stieg im Berichtszeitraum von 383,1 Mio € auf 442,2 Mio € (+15,4%). In Höhe von 28,1 Mio € stieg dieser in der Konzern-Gesellschaft Lima insbesondere währungs- und verkehrsmengenbedingt. Die im Vorjahr erworbenen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana erhöhten den Materialaufwand um weitere 22,0 Mio € beziehungsweise 4,7 Mio €. Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt betrug der Materialaufwand 432,0 Mio € und lag damit um 56,4 Mio € über dem bereinigten Vorjahreswert (+15,0%).

In Höhe von 768,3 Mio € lag der **Personalaufwand** um 41,0 Mio € über dem Vorjahresniveau von 727,3 Mio € (+5,6%). Ursächlich für den gestiegenen Aufwand waren insbesondere die Tarifabschlüsse im öffentlichen Dienst und Sicherheitsgeschäft sowie die neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+8,1 Mio €) und AMU Holdings Inc. (+1,9 Mio €). Auch die Währungsumrechnung der Konzern-Gesellschaft Lima führte zu einer Erhöhung des Personalaufwands.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen vor allem aufgrund der neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. (+4,1 Mio €) und Ljubljana (+3,0 Mio €) sowie währungskursbedingt in der Konzern-Gesellschaft Lima von 113,7 Mio € auf 120,3 Mio € (+5,8%). Gegenläufig wirkte unter anderem der Verkauf der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, die im Vorjahr höhere sonstige betriebliche Aufwendungen auswies.

Die deutliche Verbesserung der Gesamtleistung um 173,9 Mio € führte bei einem Anstieg des operativen Aufwands von 106,7 Mio € zu einer Erhöhung des **Konzern-EBITDA** um 67,2 Mio € auf 688,5 Mio € (+10,8%). Bezogen auf den Umsatz verbesserte sich die **EBITDA-Marge** damit um 0,4 Prozentpunkte auf 35,0%. Unter Bereinigung der Erlöse und Aufwendungen aus der Erfassung kapazitiver Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stieg die EBITDA-Marge im Berichtszeitraum von 34,7% auf 35,2% (+0,5 Prozentpunkte).

Abschreibungen in Höhe von 244,6 Mio € (+8,6% im Vergleich zum Vorjahr) führten zu einem **Konzern-EBIT** von 443,9 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr erhöhten sich die Abschreibungen vor allem aufgrund der neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+7,5 Mio €) und AMU Holdings Inc. (+5,1 Mio €). Das Konzern-EBIT erreichte im Vorjahresvergleich aufgrund der positiven EBITDA-Entwicklung ein Wachstum von 47,9 Mio € beziehungsweise 12,1%.

Das **Finanzergebnis** verbesserte sich im Berichtszeitraum von –71,1 Mio € im Vorjahr auf –60,1 Mio € (+11,0 Mio €). Gründe für die positive Entwicklung waren ein besseres Zins- sowie sonstiges Finanzergebnis. Während sich das Zinsergebnis vor allem aufgrund geringerer Aufzinsungen von Rückstellungen verbesserte, entwickelte sich das sonstige Finanzergebnis – trotz unrealisierter Fremdwährungskursverluste aus der Marktbewertung eines CHF-Darlehens – im Wesentlichen durch die Marktbewertung von Derivaten positiv. Die negative Verkehrsentwicklung am Standort Antalya verdeutlichte sich in den ersten neun Monaten in einem rückläufigen Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen. Die Aktivierung von Bauzeitinsen wirkte sich mit einem Betrag von 11,6 Mio € reduzierend auf den Zinsaufwand aus (9M 2014: 11,3 Mio €).

Die Steigerung des Konzern-EBIT sowie die Verbesserung des Finanzergebnisses führte zu einer deutlichen Erhöhung des **Konzern-EBT**. In Höhe von 383,8 Mio € übertraf dieses den Vorjahreswert um 58,9 Mio € (+18,1%). Bei einer **Steuerquote** von 31,9% (9M 2014: 32,4%) erhöhte sich auch das **Konzern-Ergebnis** spürbar um 41,9 Mio € gegenüber dem Vorjahr auf 261,5 Mio € (+19,1%). Das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** erreichte zum Ende des Neunmonatszeitraums einen Wert von 2,64 € und lag damit um 0,42 € über dem Wert des Vorjahres (+18,9%).

Segmente

Aviation

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	706,9	673,4	33,5	5,0
Personalaufwand	234,1	222,9	11,2	5,0
EBITDA	201,7	197,7	4,0	2,0
EBITDA-Marge	28,5%	29,4%	-0,9 PP	-
EBIT	111,9	109,9	2,0	1,8
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.019	6.070	-51	-0,8

in Mio €	Q3 2015	Q3 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	262,9	255,0	7,9	3,1
Personalaufwand	75,8	74,5	1,3	1,7
EBITDA	99,3	93,3	6,0	6,4
EBITDA-Marge	37,8%	36,6%	1,2 PP	-
EBIT	69,0	63,8	5,2	8,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.067	6.048	19	0,3

Tabelle 4

Der Umsatz im Segment Aviation stieg in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 von 673,4 Mio € auf 706,9 Mio € (+5,0%). Gründe für die positive Entwicklung waren vor allem das Passagierwachstum am Standort Frankfurt sowie die Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2015 um durchschnittlich 2,9%. Auch die Sicherheitsleistungen stiegen im Vergleich zu den ersten neun Monaten 2014 deutlich um 7,5 Mio € (+9,1%). Trotz des Umsatzanstiegs um 33,5 Mio € verbesserte sich das Segment-EBITDA lediglich um 4,0 Mio € auf 201,7 Mio € (+2,0%). Ursächlich für den unterproportionalen Anstieg waren insbesondere geringere sonstige betriebliche Erträge, gestiegene Personalaufwendungen sowie ein höherer Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand). Dabei verringerten sich die sonstigen betrieblichen Erträge im Wesentlichen aufgrund höherer Rückstellungsaufösungen im Vorjahr. Der Personalaufwand stieg vor allem preisbedingt durch die Tarifabschlüsse im Sicherheitsgeschäft und im öffentlichen Dienst. Innerhalb der Sachaufwendungen waren es unter anderem höhere nicht aktivierbare Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionen sowie Rückstellungsbildungen, die zu einem Anstieg führten. Zusätzliche Aufwendungen resultierten auch aus temporären Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit am Standort Frankfurt.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtszeitraum leicht um 2,0 Mio € auf 89,8 Mio € (+2,3%). Das Segment-EBIT lag damit zum Ende des dritten Quartals bei 111,9 Mio €, 2,0 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+1,8%).

Retail & Real Estate

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	356,8	334,9	21,9	6,5
Personalaufwand	36,3	35,3	1,0	2,8
EBITDA	286,1	264,1	22,0	8,3
EBITDA-Marge	80,2%	78,9%	1,3 PP	-
EBIT	223,7	202,0	21,7	10,7
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	619	615	4	0,7

in Mio €	Q3 2015	Q3 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	123,7	116,2	7,5	6,5
Personalaufwand	11,6	11,4	0,2	1,8
EBITDA	102,2	91,8	10,4	11,3
EBITDA-Marge	82,6%	79,0%	3,6 PP	-
EBIT	81,1	70,9	10,2	14,4
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	624	607	17	2,8

Tabelle 5

Die Umsatzerlöse des Segments Retail & Real Estate verbesserten sich im Berichtszeitraum deutlich von 334,9 Mio € im Vorjahr auf 356,8 Mio € (+6,5%). Das Umsatzwachstum von 21,9 Mio € war insbesondere auf die höhere Passagierzahl in Frankfurt zurückzuführen und dabei vor allem auf die gestiegene Zahl interkontinental reisender Passagiere, die ein überdurchschnittliches Ausgabeverhalten in Retail-Geschäften aufweisen. Positiv wirkte dabei weiterhin die Abwertung des € gegenüber einer Vielzahl internationaler Währungen. Der „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ nahm in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres von 3,27€ im Vorjahr auf 3,49€ zu (+6,7%).

Trotz eines leicht gestiegenen operativen Aufwands verbesserte sich das Segment-EBITDA im Berichtszeitraum analog zum Umsatz um 22,0 Mio € auf 286,1 Mio € (+8,3%). Grund für die parallele Entwicklung bei gestiegenen Aufwendungen waren höhere übrige Erträge, die aus einer Rückstellungsauflösung im Berichtszeitraum resultierten. Annähernd konstante Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 223,7 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr war dies ein Wachstum von 21,7 Mio € oder 10,7%.

Ground Handling

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	517,8	496,0	21,8	4,4
Personalaufwand	325,7	309,1	16,6	5,4
EBITDA	40,5	35,2	5,3	15,1
EBITDA-Marge	7,8%	7,1%	0,7 PP	–
EBIT	9,7	7,2	2,5	34,7
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	9.297	8.954	343	3,8

in Mio €	Q3 2015	Q3 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	184,8	178,5	6,3	3,5
Personalaufwand	104,8	100,6	4,2	4,2
EBITDA	27,9	24,0	3,9	16,2
EBITDA-Marge	15,1%	13,4%	1,7 PP	–
EBIT	18,3	14,5	3,8	26,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	9.206	8.821	385	4,4

Tabelle 6

Die höhere Passagierzahl, gestiegene Höchststartgewichte sowie die Anhebung der Infrastruktur-Entgelte führten in den ersten neun Monaten 2015 im Segment Ground Handling zu einem Umsatzwachstum von 4,4% auf 517,8 Mio € (+21,8 Mio €). Aufwandseitig erhöhten ein verkehrsmengenbedingt gestiegener Personalbedarf sowie der Tarifabschluss im öffentlichen Dienst den Personalaufwand im Berichtszeitraum spürbar von 309,1 Mio € auf 325,7 Mio € (+5,4%).

Trotz des höheren Personalaufwands sowie geringerer sonstiger betrieblicher Erträge, die im Vorjahr im Wesentlichen aus Rückstellungsaufösungen resultierten, verbesserte sich das Segment-EBITDA durch die positive Umsatzentwicklung von 35,2 Mio € auf 40,5 Mio € (+15,1%). Höhere Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 9,7 Mio €. Im Vorjahresvergleich bedeutete dies eine Verbesserung von 2,5 Mio € (+34,7%).

External Activities & Services

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	385,8	292,6	93,2	31,9
Personalaufwand	172,2	160,0	12,2	7,6
EBITDA	160,2	124,3	35,9	28,9
EBITDA-Marge	41,5%	42,5%	–0,9 PP	–
EBIT	98,6	76,9	21,7	28,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	4.901	4.687	214	4,6

in Mio €	Q3 2015	Q3 2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	154,0	124,8	29,2	23,4
Personalaufwand	54,3	53,0	1,3	2,5
EBITDA	74,1	58,0	16,1	27,8
EBITDA-Marge	48,1%	46,5%	1,6 PP	–
EBIT	53,6	41,1	12,5	30,4
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.228	5.141	87	1,7

Tabelle 7

Das Segment External Activities & Services wies in den ersten neun Monaten 2015 einen deutlichen Umsatzanstieg um 93,2 Mio € auf 385,8 Mio € aus (+31,9%). Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz im Berichtszeitraum von 285,1 Mio € im Vorjahr auf 375,6 Mio € (+31,7%). Über die positive Verkehrsentwicklung am Standort Lima hinaus resultierten höhere Umsatzerlöse von 62,6 Mio € aus den neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. (erstmalig konsolidiert im August 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 35,9 Mio €) und Ljubljana (erstmalig konsolidiert im Oktober 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 26,7 Mio €). Weitere positive Effekte ergaben sich aus der Umrechnung der in US-\$ erfassten Umsätze der Konzern-Gesellschaft Lima in die Konzern-Währung €. Negativ entwickelte sich hingegen die Konzern-Gesellschaft Twin Star, die aufgrund einer rückläufigen Verkehrsentwicklung geringere Umsatzerlöse auswies.

Der operative Aufwand stieg trotz der neuen Konzern-Gesellschaften sowie aufgrund währungs- und verkehrsmengenbedingter Effekte in der Konzern-Gesellschaft Lima unterproportional zum Umsatz. Das Segment-EBITDA verbesserte sich zudem aufgrund des Gewinns aus dem Abgang der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services in Höhe von 8,0 Mio € deutlich von 124,3 Mio € auf 160,2 Mio € im Berichtszeitraum. Gestiegene Abschreibungen, die vor allem aus den neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+7,5 Mio €) und AMU Holdings Inc. (+5,1 Mio €) resultierten, führten zu einem Segment-EBIT von 98,6 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung um 21,7 Mio € beziehungsweise 28,2%.

Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt zu 100% dargestellt.

Wesentliche Konzern-Gesellschaften

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		9M 2015	9M 2014	Δ %	9M 2015	9M 2014	Δ %	9M 2015	9M 2014	Δ %	9M 2015	9M 2014	Δ %
AMU Holdings Inc. ²⁾	100	44,3	8,4	>100	10,0	1,9	>100	3,8	0,8	>100	3,5	0,5	>100
Ljubljana ²⁾	100	26,7	–	–	10,9	–	–	3,4	–	–	2,9	–	–
Lima	70,01	203,6	155,5	30,9	74,4	56,8	31,0	61,2	45,9	33,3	32,7	22,3	46,6
Twin Star	60	49,5	55,0	–10,0	32,2	35,2	–8,5	23,8	26,7	–10,9	17,1	19,2	–10,9
At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		9M 2015	9M 2014	Δ %	9M 2015	9M 2014	Δ %	9M 2015	9M 2014	Δ %	9M 2015	9M 2014	Δ %
Antalya ³⁾	51/50	250,3	272,2	–8,0	217,1	240,7	–9,8	143,8	166,7	–13,7	66,9	85,1	–21,4
Pulkovo/Thalita	35,5	180,8	272,3	–33,6	101,1	87,5	15,5	72,1	55,8	29,2	25,1	–79,5	>100
Hannover	30	111,1	107,5	3,3	23,0	21,8	5,5	8,0	7,0	14,3	4,3	1,7	>100
Xi'an ⁴⁾	24,5	143,1	105,8	35,3	67,8	46,5	45,8	32,2	19,8	62,6	19,3	13,1	47,3
Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		Q3 2015	Q3 2014	Δ %	Q3 2015	Q3 2014	Δ %	Q3 2015	Q3 2014	Δ %	Q3 2015	Q3 2014	Δ %
AMU Holdings Inc. ²⁾	100	15,6	8,4	85,7	3,7	1,9	94,7	1,6	0,8	100,0	1,3	0,5	>100
Ljubljana ²⁾	100	10,7	–	–	5,3	–	–	2,8	–	–	2,3	–	–
Lima	70,01	72,3	55,8	29,6	27,0	20,6	31,1	22,7	16,8	35,1	13,0	9,4	38,3
Twin Star	60	36,1	39,4	–8,4	26,4	28,0	–5,7	23,7	25,2	–6,0	20,4	21,4	–4,7
At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		Q3 2015	Q3 2014	Δ %	Q3 2015	Q3 2014	Δ %	Q3 2015	Q3 2014	Δ %	Q3 2015	Q3 2014	Δ %
Antalya ³⁾	51/50	142,6	154,0	–7,4	130,0	142,0	–8,5	105,6	117,2	–9,9	66,1	77,3	–14,5
Pulkovo/Thalita	35,5	66,3	130,6	–49,2	45,6	47,6	–4,2	36,6	36,4	0,5	–46,9	–49,6	–
Hannover	30	41,4	40,7	1,7	11,0	11,1	–0,9	6,0	6,3	–4,8	4,8	4,0	20,0
Xi'an ⁴⁾	24,5	51,1	38,2	33,8	23,9	18,4	29,9	11,6	9,6	20,8	7,5	6,1	23,0

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 9M 2015: 193,6 Mio € (9M 2014: 149,1 Mio €), Q3 2015: 69,4 Mio € (Q3 2014: 54,1 Mio €);

Twin Star 9M 2015: 49,3 Mio € (9M 2014: 53,8 Mio €), Q3 2015: 36,0 Mio € (Q3 2014: 38,5 Mio €);

Pulkovo/Thalita 9M 2015: 165,6 Mio € (9M 2014: 189,4 Mio €), Q3 2015: 64,9 Mio € (Q3 2014: 80,3 Mio €).

²⁾ AMU Holdings Inc. seit August 2014 und Ljubljana seit Oktober 2014 in den Fraport-Konzern einbezogen.

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

⁴⁾ Werte gemäß Einzelabschluss.

Tabelle 8

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 erwirtschaftete die seit August 2014 im Fraport-Konzern konsolidierte Gesellschaft **AMU Holdings Inc.** Umsatzerlöse von 44,3 Mio €, ein EBITDA von 10,0 Mio €, ein EBIT von 3,8 Mio € und ein Ergebnis von 3,5 Mio €. Während sich im Berichtszeitraum die Aufwertung des US-\$ negativ auf die Kaufkraft internationaler Passagiere in den USA ausgewirkt hat, führte die Aufwertung ebenso zu einem Anstieg des in € konsolidierten Ergebnisses der Gesellschaft.

Bei steigenden Passagierzahlen wies die seit Oktober 2014 in den Fraport-Konzern einbezogene Konzern-Gesellschaft **Ljubljana** im Berichtszeitraum Umsatzerlöse von 26,7 Mio €, ein EBITDA von 10,9 Mio €, ein EBIT von 3,4 Mio € sowie ein Ergebnis von 2,9 Mio € aus. Aufgrund des späten Einbezugs der Konzern-Gesellschaft im Vorjahr liegen keine vergleichbaren Vorjahreswerte vor.

Begünstigt durch die gute Verkehrsentwicklung und einen positiven Währungskurseffekt aus der Umrechnung des US-\$ erreichte die Konzern-Gesellschaft **Lima** in den ersten neun Monaten 2015 ein starkes Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebniswachstum, mit Zuwächsen von 48,1 Mio €, 17,6 Mio €, 15,3 Mio € beziehungsweise 10,4 Mio €. Dabei erhöhte der Währungskurseffekt den Umsatz um circa 36,2 Mio €, das EBITDA um rund 13,2 Mio €, das EBIT um etwa 10,9 Mio € und das Ergebnis um rund 5,8 Mio €.

Aufgrund der rückläufigen Passagierzahlen verzeichnete die Konzern-Gesellschaft **Twin Star** im Berichtszeitraum einen Umsatz-, EBITDA-, EBIT- sowie einen Ergebnisrückgang. Bei einem Umsatzrückgang um 5,5 Mio € (Rückgang ohne IFRIC 12-Effekt: 4,5 Mio €) verringerte sich das EBITDA der Konzern-Gesellschaft um 3,0 Mio €. Geringere Aufwendungen standen unter anderem im Zusammenhang mit rückläufigen umsatzabhängigen Konzessionszahlungen sowie einem verkehrsmengenbedingt niedrigeren Personalbestand. Nahezu konstante Abschreibungen sowie eine Verbesserung innerhalb des Finanzergebnisses führten zu einem um 2,1 Mio € niedrigeren Ergebnis von 17,1 Mio €.

Vor allem bedingt durch eine geringere Passagierzahl im internationalen Verkehr kam es in der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft **Antalya** in den ersten neun Monaten 2015 zu einem Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Rückgang. Zusätzlich zu einer rückläufigen Entwicklung der Flughafen-Entgelte lagen auch die Umsatzerlöse aus dem Retail-Geschäft unterhalb des Vorjahres. Grund hierfür war insbesondere ein Rückgang der Passagierzahl aus Russland, die bislang sehr konsumstark in Antalya präsent waren. Das Ergebnis der Konzern-Gesellschaft lag in Höhe von 66,9 Mio € um 18,2 Mio € unter dem Wert des Vorjahres (-21,4%).

Bereinigt um die ergebnisneutrale umsatzseitige Erfassung kapazitiver Investitionen in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 wies die At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Pulkovo/Thalita** im Berichtszeitraum währungskursbedingt einen Umsatzrückgang von 189,4 Mio € auf 165,6 Mio € aus (-12,6%). In Höhe von 101,1 Mio € (+13,6 Mio €), 72,1 Mio € (+16,3 Mio €) und 25,1 Mio € (+104,6 Mio €) übertrafen das EBITDA, das EBIT sowie das Ergebnis der Konzern-Gesellschaft die Vorjahreswerte deutlich. Während das Vorjahresfinanzergebnis durch die Währungsumrechnung von Finanzverbindlichkeiten deutlich in Höhe von -79,2 Mio € negativ belastet war, wirkte sich die Währungsumrechnung im Berichtszeitraum mit einem Betrag von 30,9 Mio € positiv aus.

Die positive Verkehrsentwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft **Hannover** führte zu einer guten Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebnisentwicklung im Berichtszeitraum. In Höhe von 4,3 Mio € übertraf das Ergebnis der 30%-igen Fraport-Gesellschaft den Vorjahreszeitraum um 2,6 Mio €.

Die finanzielle Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft **Xi'an** spiegelte in den ersten neun Monaten 2015 die positive Verkehrsentwicklung wider. Umsatz, EBITDA wie auch das EBIT der Gesellschaft verbesserten sich deutlich gegenüber den Werten des Vorjahres. In Höhe von 19,3 Mio € erreichte das Ergebnis einen Zuwachs von 6,2 Mio € (+47,3%). Zusätzlich zu der guten Verkehrsentwicklung wirkte sich die Umrechnung der chinesischen Währung in die Konzern-Währung € ergebnissteigernd aus.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Im Vergleich zum Bilanzstichtag 2014 reduzierte sich die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum 30. September 2015 geringfügig von 9.013,2 Mio € auf 8.994,9 Mio € (–0,2%). Grund für den leichten Rückgang waren geringere langfristige Vermögenswerte und langfristige Schulden.

Die **langfristigen Vermögenswerte** verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2014 von 8.081,8 Mio € um 1,9% auf 7.929,2 Mio €. Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen fristigkeitsbedingte Umgliederungen von langfristigen „Andere Finanzanlagen“ in kurzfristige „Andere Finanzanlagen“. Der Rückgang der „Sachanlagen“ war vor allem auf planmäßige Abschreibungen zurückzuführen. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich im Berichtszeitraum von 931,9 Mio € auf 1.065,7 Mio € (+14,4%). Während der Zahlungsmittelbestand vor allem aufgrund der positiven Entwicklung des Free Cash Flows im Berichtszeitraum von 401,1 Mio € auf 478,2 Mio € anstieg (+19,2%), erhöhte sich der Posten „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ im Wesentlichen stichtagsbedingt. Die Zunahme des Postens „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ von 297,6 Mio € auf 314,1 Mio € (+5,5%) war unter anderem auf die vorgenannten fristigkeitsbedingten Umgliederungen sowie auf Neuaufnahmen und Abgänge von kurzfristigen Finanzanlagen zurückzuführen. Der Posten „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ stand zum 30. September 2015 im Zusammenhang mit der Veräußerungsabsicht von 51% der Kapitalanteile an der Konzern-Gesellschaft FCS (siehe „Wesentliche Ereignisse“ auf Seite 5).

Trotz der Ausschüttung des Bilanzgewinns für das vergangene Geschäftsjahr erhöhte sich das **Eigenkapital** im Berichtszeitraum von 3.286,0 Mio € auf 3.454,2 Mio € (+5,1%). Hintergrund des Anstiegs war vor allem das positive Konzern-Ergebnis. Verringert um „Nicht beherrschende Anteile“ erreichte die **Eigenkapitalquote** zum 30. September 2015 einen Wert von 37,6% und lag damit um 3,2 Prozentpunkte über dem Wert zum 31. Dezember 2014 (+34,4%).

Die **langfristigen Schulden** lagen in Höhe von 4.428,2 Mio € um 479,9 Mio € unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2014 (–9,8%). Vor allem um 447,0 Mio € rückläufige langfristige Finanzschulden, die aufgrund ihrer verbleibenden Restlaufzeit in kurzfristige Finanzschulden umgegliedert wurden, führten zu dem geringeren Wert. Eine Zunahme von 819,1 Mio € auf 1.112,5 Mio € verzeichneten die **kurzfristigen Schulden** (+35,8%). Grund der Zunahme war insbesondere ein Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden. Während die fristigkeitsbedingten Umgliederungen zu einer Erhöhung des Postens führten, reduzierten Tilgungen deren Bestand.

Die **Brutto-Finanzschulden** lagen zum 30. September 2015 mit 3.925,5 Mio € um 266,9 Mio € unter dem Niveau des 31. Dezember 2014 (–6,4%). Abzüglich der **Konzern-Liquidität** von 1.163,6 Mio € (31. Dezember 2014: 1.179,6 Mio €) ergaben sich im Vergleich zum Bilanzstichtag 2014 um 8,3% niedrigere **Netto-Finanzschulden** von 2.761,9 Mio € (31. Dezember 2014: 3.012,8 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 81,7% (31. Dezember 2014: 97,3%).

Zugänge zum Anlagevermögen

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 276,9 Mio € und damit um 64,0 Mio € unter dem vergleichbaren Vorjahreswert (Wert 9M 2014 ohne Unternehmenserwerbe: 340,9 Mio €). Von diesem Betrag betrafen 139,9 Mio € „Sachanlagen“ (9M 2014: 209,3 Mio €), 113,4 Mio € „Finanzanlagen“ (9M 2014: 114,7 Mio €), 7,9 Mio € „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (9M 2014: 4,4 Mio €) und 15,7 Mio € „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ und „Flughafen-Betreiberprojekte“ (9M 2014: 12,5 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 11,6 Mio € (9M 2014: 11,3 Mio €).

In Höhe von 143,5 Mio € entfiel der Großteil der Zugänge auf die Fraport AG (9M 2014: 204,3 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei Investitionen in den Bestand der Infrastruktur sowie Vorbereitungen für das Terminal 3. Die Zugänge zum Finanzanlagevermögen resultierten vor allem aus Wertpapieren und dem positiven Ergebnisbeitrag der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya.

Kapitalflussrechnung

In den ersten neun Monaten 2015 erzielte der Fraport-Konzern einen im Vorjahresvergleich um 116,1 Mio € höheren **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** von 525,0 Mio € (9M 2014: 408,9 Mio €). Der Anstieg innerhalb des betrieblichen Bereichs resultierte einerseits aus der operativen Ergebnisverbesserung und andererseits aus Mittelzuflüssen im Umlaufvermögen. In Höhe von 143,8 Mio € lagen der Mittelabfluss für Zinsen und Ertragsteuern unter dem vergleichbaren Vorjahreswert von 164,8 Mio €.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag insbesondere aufgrund geringerer Investitionen in Sachanlagen sowie aufgrund von Auszahlungen für Unternehmenserwerbe im Vorjahreszeitraum unter dem Wert des Vorjahres bei 123,9 Mio € (9M 2014: 246,3 Mio €). Die Verbesserung des Operativen Cash Flows bei rückläufigen Investitionen in Sachanlagen führte zu einem deutlichen Anstieg des **Free Cash Flow** von 235,8 Mio € auf 389,4 Mio € (+189,7 Mio €). Der Verkauf konsolidierter Tochterunternehmen betraf die Veräußerungen der Anteile an der Air-Transport IT Services (+10,0 Mio €) und der FSG Flughafen-Service (-0,4 Mio €). Inklusiv der Investitionen und Erlöse aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie der Rückflüsse von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten ergab sich im Berichtszeitraum ein **Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit** von 39,4 Mio €, im Vorjahreszeitraum wurde ein Mittelabfluss von 4,1 Mio € ausgewiesen.

Innerhalb der **Finanzierungstätigkeit** wurden langfristige Finanzschulden von 275,9 Mio € (9M 2014: 250,5 Mio €) getilgt, sodass sich der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit im Berichtszeitraum auf 409,7 Mio € belief (9M 2014: 369,0 Mio €). Zu einem höheren Mittelabfluss führten unter anderem auch die an Gesellschafter der Fraport AG sowie an nicht beherrschende Anteile gezahlten Dividenden, die über den Vorjahreswerten lagen. Der Erwerb „Nicht beherrschender Anteile“ resultierte aus der Übernahme der restlichen Anteile an der Konzern-Gesellschaft Ljubljana, die auf den Squeeze-out-Beschluss der Hauptversammlung der Aerodrom Ljubljana, d.d. vom 19. Januar 2015 folgte.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterlagen zum 30. September 2015 Bankguthaben in unveränderter Höhe von 23,3 Mio € einer Verfügungsbeschränkung. Der **Finanzmittelbestand** der Kapitalflussrechnung belief sich daher zum 30. September 2015 auf 329,9 Mio €, 157,7 Mio € mehr als im Vorjahreszeitraum.

Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

in Mio €	30.9.2015	30.9.2014	31.12.2014
Finanzmittelbestand in der Kapitalflussrechnung	329,9	172,2	167,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	125,0	212,8	210,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	23,3	23,3	23,3
Finanzmittelbestand in der Bilanz	478,2	408,3	401,1

Tabelle 9

Wertorientierte Steuerung

Die wertorientierte Steuerung wird planmäßig einmal jährlich zum Ende des Geschäftsjahres berichtet. Eine quartalsweise Erhebung wird nicht vorgenommen.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit

Die Globalzufriedenheit (allgemeine Zufriedenheit der Passagiere mit dem Standort Frankfurt) lag in den ersten neun Monaten des Jahres 2015 mit 80% leicht unter dem Niveau des Vorjahres (9M 2014: 81%). Nach einer Zufriedenheitsquote von 80% nach Ende des ersten Halbjahres (-1 Prozentpunkt im Vergleich zum Vorjahr) lag die Globalzufriedenheit im dritten Quartal bei 82%, eine Steigerung um zwei Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahresquartal.

Pünktlichkeitsquote

Die Pünktlichkeitsquote lag am Standort Frankfurt in den ersten neun Monaten 2015 bei 79,7% (9M 2014: 82,0%). Nachdem das erste Halbjahr mit einen Wert von 80,2% deutlich unter dem durch günstige Wetterlagen hervorgerufenen guten Niveau des Vorjahres von 84,9% lag, verbesserte sich die Quote im dritten Quartal von 76,7% auf 78,8% (+2,1 Prozentpunkte).

Gepäck-Konnektivität

In Höhe von 98,7% lag die Gepäck-Konnektivität am Standort Frankfurt in den ersten neun Monaten 2015 leicht über dem Wert des Vorjahres (9M 2014: 98,6%). Nach einem leicht rückläufigen Wert im ersten Halbjahr 2015 (98,7% gegenüber 98,8% im ersten Halbjahr 2014), verbesserte sich die Konnektivität im dritten Quartal des Geschäftsjahres deutlich um 0,5 Prozentpunkte auf 98,8% (Q3 2014: 98,3%).

Anlagenverfügbarkeitsquote

Die Anlagenverfügbarkeitsquote erreichte im Berichtszeitraum einen Wert von 98,9% und lag damit um 1,0 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Im dritten Quartal verbesserte sich die Verfügbarkeitsquote von 97,5% auf 98,8% (+1,3 Prozentpunkte). Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 98,4% erreichte insbesondere die Verfügbarkeit der Fahrtreppen im Berichtszeitraum einen höheren Wert (9M 2014: 96,7%).

Attraktivität als Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Umfrage zur Mitarbeiterzufriedenheit wurde in der Fraport AG Ende des dritten Quartals 2015 gestartet. Insgesamt nehmen 14 Konzerngesellschaften teil. Die Umfrage wird in diesem Jahr bei der Fraport AG und den Konzern-Gesellschaften, bei denen die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind, erstmals online durchgeführt.

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle belief sich in den ersten neun Monaten 2015 auf 1.157 gegenüber 1.076 Arbeitsunfällen im Vorjahr (+7,5%). Grund für den Anstieg war insbesondere ein Anstieg der gemeldeten Unfälle in der Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security Services.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Indikatoren	9M 2015	9M 2014	Veränderung	Veränderung in %
Globalzufriedenheit (Frankfurt) ¹⁾	80%	81%	-1,0 PP	-
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt)	79,7%	82,0%	-2,3 PP	-
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt)	98,7%	98,6%	0,1 PP	-
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt)	98,9%	97,9%	1,0 PP	-
Mitarbeiterzufriedenheit ²⁾	-	-	-	-
Gesamtzahl der Arbeitsunfälle ³⁾	1.157	1.076	81	7,5

Indikatoren	Q3 2015	Q3 2014	Veränderung	Veränderung in %
Globalzufriedenheit (Frankfurt) ¹⁾	82%	80%	2,0 PP	-
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt)	78,8%	76,7%	2,1 PP	-
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt)	98,8%	98,3%	0,5 PP	-
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt)	98,8%	97,5%	1,3 PP	-
Mitarbeiterzufriedenheit ²⁾	-	-	-	-
Gesamtzahl der Arbeitsunfälle ³⁾	460	414	46	11,1

¹⁾ Die Globalzufriedenheit wird quartalsweise ausschließlich am Standort Frankfurt erhoben.

Die Konzern-Flughäfen mit einem Fraport-Anteil von mindestens 50% berichten die Werte auf Jahresbasis.

²⁾ Die Mitarbeiterzufriedenheit wird ausschließlich auf Jahresbasis erhoben.

³⁾ Die Werte der Arbeitsunfälle beziehen sich auf den Stichtag. Aufgrund von Nachmeldungen können sich nachgelagerte Änderungen ergeben.

Tabelle 10

Beschäftigte

Entwicklung der Konzern-Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	9M 2015	9M 2014	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	20.836	20.326	510	2,5
davon Fraport AG	10.567	10.753	-186	-1,7
davon in Konzern-Gesellschaften	10.269	9.573	696	7,3
davon in Deutschland	18.875	18.565	310	1,7
davon im Ausland	1.961	1.761	200	11,4
	Q3 2015	Q3 2014	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	21.125	20.617	508	2,5
davon Fraport AG	10.539	10.682	-143	-1,3
davon in Konzern-Gesellschaften	10.586	9.935	651	6,6
davon in Deutschland	18.831	18.414	417	2,3
davon im Ausland	2.294	2.203	91	4,1

Tabelle 11

Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum stieg die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern in den ersten neun Monaten 2015 auf 20.836 (9M 2014: 20.326). In Deutschland kam es insbesondere in den Konzern-Gesellschaften APS Airport Personal Service und FraCare-Services aufgrund des gestiegenen Passagieraufkommens am Standort Frankfurt zu einem erhöhten Personalbedarf (+362 beziehungsweise +108 Beschäftigte). Einen gegenläufigen Effekt auf die konzernweite Beschäftigtenzahl hatte die Verringerung des Personalbestands in der Fraport AG (-186 Beschäftigte), die vor allem fluktuationsbedingt stattfand.

Außerhalb von Deutschland erhöhte sich der Personalbestand trotz einer verkehrsmengenbedingt rückläufigen Beschäftigung in der Konzern-Gesellschaft Twin Star (-144 Beschäftigte) sowie des Verkaufs der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services (-41 Beschäftigte) um 200 auf 1.961. Ursächlich für den Anstieg waren vor allem die neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+403 Beschäftigte) und AMU Holdings Inc. (+21 Beschäftigte).

Entwicklung der Konzern-Gesamtbeschäftigten

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	30.9.2015	30.9.2014	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	23.518	23.176	342	1,5
davon Fraport AG	11.539	11.777	-238	-2,0
davon in Konzern-Gesellschaften	11.979	11.399	580	5,1
davon in Deutschland	20.856	20.590	266	1,3
davon im Ausland	2.662	2.586	76	2,9

Tabelle 12

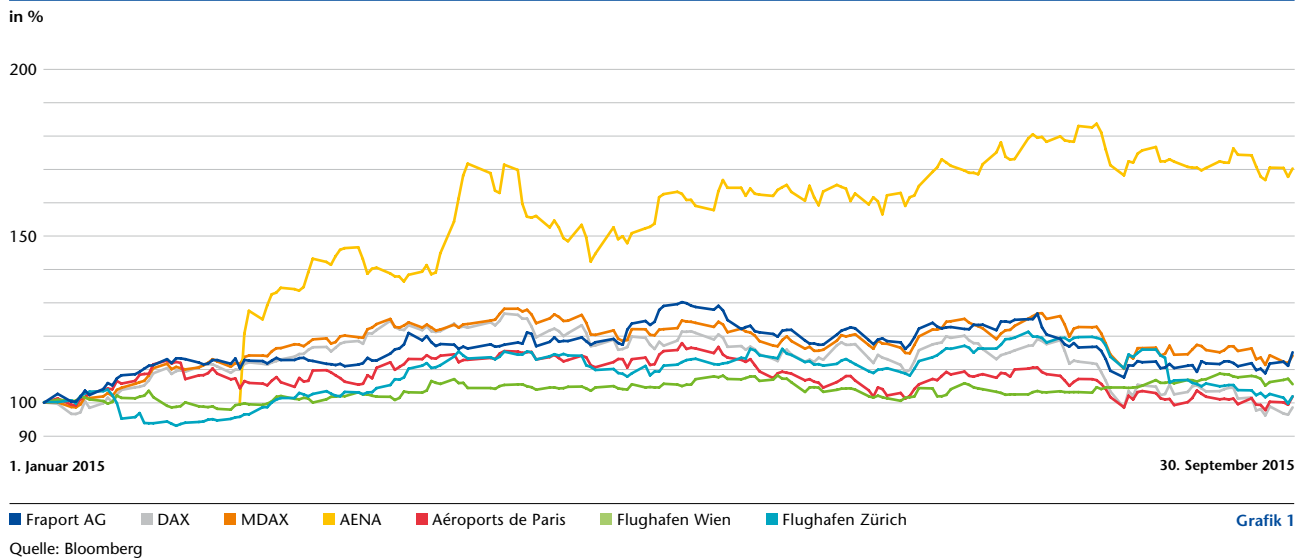
Verglichen mit dem Vorjahresstichtag stieg die Zahl der Gesamtbeschäftigten (inklusive Gemeinschaftsunternehmen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 30. September 2015 um 342 auf 23.518 (30. September 2014: 23.176 Beschäftigte). Trotz eines Rückgangs bei der Fraport AG von 238 Beschäftigten kam es durch einen verstärkten Personaleinsatz in den Konzern-Gesellschaften zu einer Erhöhung des konzernweiten Personalbestands zum Bilanzstichtag. Der Anstieg war in Deutschland vor allem auf die Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service und FraCareServices zurückzuführen (+277 beziehungsweise +132 Beschäftigte). Außerhalb von Deutschland führte vor allem der Einbezug der neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+414 Beschäftigte) zu einem höheren Personalbestand. Aufgrund des erstmaligen Einbezugs der Konzern-Gesellschaft AMU Holdings Inc. im August 2014 sind die Beschäftigtenzahlen der Konzern-Gesellschaft bereits in den Vorjahreswerten enthalten.

Forschung und Entwicklung

Wie im Konzern-Lagebericht 2014 dargestellt, betreibt Fraport als Dienstleistungskonzern keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, sodass nähere Angaben nach DRS 20 entfallen (siehe Geschäftsbericht 2014 Seite 70). Unverändert nutzt Fraport jedoch Verbesserungsvorschläge und Innovationen der Beschäftigten als Erfolgsfaktoren zum Erhalt und Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit (siehe Geschäftsbericht 2014 ab Seite 74). Wesentliche, den Geschäftsverlauf beeinflussende, Veränderungen der Innovationen und Ideen haben im Berichtszeitraum nicht stattgefunden.

Aktie

Kursentwicklungen, auf 100 indiziert



Aktienentwicklung

Die deutschen Aktienmärkte zeigten in den ersten neun Monaten 2015 eine deutlich volatile Entwicklung. Während der deutsche Leitindex DAX den Berichtszeitraum in Höhe von 10.097 Punkten um 1,5% unter dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2014 beendete, erreichte der MDAX einen Anstieg um 13,8%. Nach starken Zuwächsen im ersten Quartal (DAX +22,0% und MDAX +22,1%) kühlte sich die Entwicklung im zweiten Quartal 2015 vor allem aufgrund der ungewissen wirtschaftlichen Entwicklung Griechenlands und den daraus potenziell resultierenden Folgen für die europäische Wirtschaft ab (DAX im zweiten Quartal: –10,4% und MDAX: –6,2%). Positiv wirkten unverändert die niedrigen Leitzinsen sowie ein insgesamt freundliches konjunkturelles Umfeld. Auch die Entscheidung der Europäischen Zentralbank, Staatsanleihen und andere Wertpapiere aus Euro-Ländern bis Ende September 2016 in einem Volumen von monatlich 60 Mrd € zu kaufen, förderte die Aktienmärkte. Im dritten Quartal führten insbesondere die Abwertung des chinesischen Renminbi Ende August, infolge der Sorgen um die wirtschaftliche Entwicklung Chinas, sowie das Bekanntwerden von Abgasmanipulationen innerhalb des Volkswagen-Konzerns im September zu negativen Marktreaktionen (DAX im dritten Quartal: –13,1% und MDAX: –2,1%).

Innerhalb dieses Marktumfelds entwickelte sich die Fraport-Aktie mit einem Kurszuwachs von 48,04€ auf 55,19€ positiv. Nach einem Kursanstieg von 15,9% im ersten Quartal des Geschäftsjahres legte die Fraport-Aktie im zweiten Quartal um weitere 1,2% auf 56,34€ zu. Vor allem aufgrund der Sorgen um die konjunkturelle Entwicklung Chinas reduzierte sich der Wert der Aktie im dritten Quartal jedoch um 2,0% auf 55,19€. Kumuliert lag der Zuwachs der Aktie in den ersten neun Monaten damit bei 14,9% beziehungsweise unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 1. Juni 2015 von 1,35€ je Aktie bei 17,7%.

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen im Berichtszeitraum aus: Aéroports de Paris +1,7%, Flughafen Wien +5,1% und Flughafen Zürich +1,7%. Verglichen mit dem Ausgabepreis von 58€ je Aktie legte der seit 11. Februar 2015 börsennotierte spanische Flughafen-Betreiber AENA bis zum 30. September 2015 um 70,3% zu.

Fraport-Aktie

	9M 2015	Q3 2015
Eröffnungskurs in €	48,04	56,34
Schlusskurs in €	55,19	55,19
Veränderung absolut ¹⁾	7,15	–1,15
Veränderung in % ²⁾	14,9	–2,0
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	62,30	60,67
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	48,04	51,63
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	55,78	55,87
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	150.985	176.356
Marktkapitalisierung in Mio € (Quartalsschlusskurs)	5.099	5.099

¹⁾ Veränderung inklusive Dividende: 9M 2015: +8,50€.

²⁾ Veränderung inklusive Dividende: 9M 2015: +17,7%.

Tabelle 13

Entwicklung der Aktionärsstruktur

Im Berichtszeitraum wurden Fraport folgende Änderungen an der Aktionärsstruktur berichtet:

Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
RARE Infrastructure Limited ¹⁾	10. März 2015	Unterschreitung der 5 %-Schwelle	4,87 %
RARE Infrastructure Limited ²⁾	25. August 2015	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,99 %
RARE Infrastructure Limited ³⁾	10. September 2015	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,002 %
RARE Infrastructure Limited ⁴⁾	11. September 2015	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,99 %

¹⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 4,87 % der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

²⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 2,99 % der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

³⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 3,002 % der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

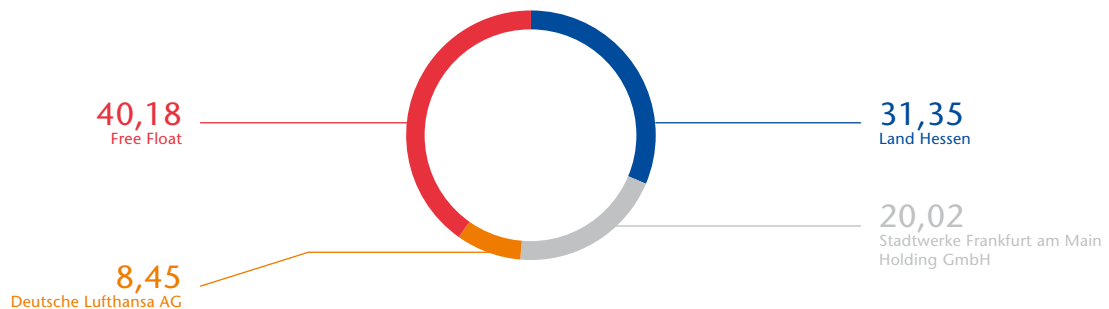
⁴⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 2,99 % der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Tabelle 14

Die an die aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte angepasste Aktionärsstruktur stellte sich zum 30. September 2015 wie folgt dar:

Aktionärsstruktur zum 30. September 2015 ¹⁾

in %



¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 30. September 2015 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Grafik 2

Dividende für das Geschäftsjahr 2014 (Gewinnverwendungsbeschluss)

Für das Geschäftsjahr 2014 hat die Hauptversammlung 2015 eine Dividende von 1,35 € je Aktie beschlossen. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einer Erhöhung um 0,10 € beziehungsweise 8,0 %. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2014 von 48,04 € ergab sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,8 % (im Vorjahr: 2,3 %). Der hierfür verwendete Bilanzgewinn von 124,7 Mio € (im Vorjahr: 115,4 Mio €) entsprach – im Verhältnis zum Jahresüberschuss 2014 der Fraport AG von 178,5 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 69,9 % (im Vorjahr: 66,4 %) beziehungsweise – im Verhältnis zu dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Konzern-Ergebnis von 234,7 Mio € – von 53,1 % (im Vorjahr: 52,2 %).

Nachtragsbericht

Vorschlag für Entgelt-Entwicklung am Standort Frankfurt zurückgezogen

Aufgrund unterschiedlicher Auffassungen zwischen Fraport und dem HMWEVL hinsichtlich der Berechnung wesentlicher Kostenbestandteile zur Kalkulation der Flughafen-Entgelte für das Geschäftsjahr 2016 hat Fraport am 29. Oktober 2015 den am 1. Juli 2015 gestellten Antrag auf eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte um durchschnittlich 1,9% für das Geschäftsjahr 2016 zurückgezogen. Fraport wird den Sachverhalt erneut prüfen und in 2016 einen neuen Antrag stellen. Bis zum Inkrafttreten einer neuen Entgeltordnung bleibt die aktuell gültige Entgeltordnung auch über den 1. Januar 2016 hinaus bestehen. Die Rücknahme des Antrags hat keine Auswirkungen auf die prognostizierte Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Gesamtjahr 2015. Darüber hinaus sind die Auswirkungen der Rücknahme auf die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Geschäftsjahr 2016 zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts nicht prognostizierbar. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass nicht abschätzbar ist, wann eine neue Entgeltordnung in Kraft treten wird und in welcher Höhe die zukünftigen Flughafen-Entgelte ausfallen werden.

Verkauf der Anteile an der FCS vollzogen

Am 2. November 2015 hat Fraport den Verkauf von 51 % der Kapitalanteile an der Konzern-Gesellschaft FCS an WFS abgeschlossen. Die Konzern-Gesellschaft wird seither At-Equity in den Konzern einbezogen. Der Anteilsverkauf wird zu leicht geringeren Umsatzerlösen im Gesamtjahr 2015 führen. Aufgrund der geringen Marge der Gesellschaft wird sich der Verkauf nur unwesentlich auf die prognostizierten operativen Gewinngrößen des Geschäftsjahres 2015 auswirken. Im Berichtszeitraum erwirtschaftete die Gesellschaft Umsatzerlöse in Höhe von 48,1 Mio € sowie ein Netto-Ergebnis von –3,4 Mio €. Im Geschäftsjahr 2016 werden die vorgenannten Umsatzerlöse ausbleiben. Das Netto-Ergebnis der Gesellschaft wird fortan anteilig im Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen ausgewiesen.

Darüber hinaus haben nach dem Bilanzstichtag keine wesentlichen Ereignisse für den Fraport-Konzern stattgefunden.

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Für die verbleibenden Monate des Geschäftsjahres erwartet der Vorstand keine signifikanten Veränderungen der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen, die sich auf den Fraport-Konzern auswirken werden. Der Vorstand rechnet daher weitgehend mit einer Fortschreibung der operativen Entwicklungen der vergangenen neun Monate. Ohne Berücksichtigung möglicher Effekte aus Streiks oder deutlich schlechter Wetterlagen erwartet der Vorstand aufgrund dessen am Standort Frankfurt eine leicht bessere Passagierentwicklung als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert (Prognose vorbehaltlich möglicher Streikmaßnahmen nach Ende der ersten neun Monate: Wachstum von etwa 3% bis etwa 4%, Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Wachstum zwischen 2% und 3%). Über die positive Verkehrsentwicklung hinaus werden am Standort Frankfurt weiterhin die zu Beginn des Geschäftsjahres angehobenen Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte umsatzsteigernd wirken. Im externen Geschäft geht der Vorstand unverändert von höheren Beiträgen aus der Konzern-Gesellschaft Lima sowie aus den neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana aus. Positive wie negative Effekte können sich konzernweit unverändert aus Währungskursschwankungen ergeben, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere in den Retail-Geschäften sowie auf das Reiseverhalten insgesamt auswirken können. Weiterhin kann insbesondere die Entwicklung der Standorte St. Petersburg, Antalya sowie Varna und Burgas durch die anhaltend angespannte wirtschaftliche und politische Situation Russlands beeinflusst werden. Unsicherheiten resultieren zudem aus ungelösten Tarifkonflikten im Luftverkehr.

Im Zusammenhang mit der leicht besseren Passagierentwicklung in Frankfurt rechnet der Vorstand – vorbehaltlich möglicher Streikmaßnahmen – auch mit einer leicht besseren Entwicklung der Ertragslage im Gesamtjahr 2015. Während die zu Beginn des Geschäftsjahres gegebene Umsatzprognose aufgrund gegenläufiger unterjähriger Effekte aus dem Verkauf von Anteilen an Konzern-Gesellschaften weiterhin Bestand hat, erwartet der Vorstand nunmehr ein Konzern-EBITDA von etwa 840 Mio € bis etwa 850 Mio €, ein Konzern-EBIT von etwa 520 Mio € bis etwa 530 Mio €, ein Konzern-EBT von etwa 425 Mio € bis etwa 435 Mio € sowie ein Konzern-Ergebnis von etwa 275 Mio € bis etwa 295 Mio € (bisherige Prognosen: Konzern-EBITDA zwischen rund 820 Mio € und etwa 840 Mio €, Konzern-EBIT zwischen etwa 500 Mio € bis circa 520 Mio €, Konzern-EBT etwa ein Niveau zwischen 405 Mio € und 425 Mio € und ein Konzern-Ergebnis zwischen rund 265 Mio € und rund 285 Mio €).

Wesentliche Risiken für den Fortbestand des Fraport-Konzerns sind für den Vorstand auch nach Abschluss des Berichtszeitraums nicht erkennbar. Unvermindert prüft der Vorstand Opportunitäten zur Optimierung der Vermögens- und Finanzlage und zielt darauf, das externe Geschäft ertragsorientiert auszubauen. Im Zusammenhang mit dem geplanten Erwerb der Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen hat der Vorstand sich mit der griechischen Seite verständigt, sein Angebot für den Betrieb der Flughäfen weiterhin aufrecht zu halten. Die Prognose für das laufende Geschäftsjahr 2015 beinhaltet keine Effekte aus einem potenziellen Abschluss der Transaktion. Weitere Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sind ebenfalls nicht in der Prognose enthalten. Die finanzielle Situation im Prognosezeitraum bewertet der Vorstand weiter als stabil.

Risiko- und Chancenbericht

Der Fraport-Konzern hat ein umfassendes konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System eingerichtet, das es Fraport ermöglicht, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen zu steuern und zu begrenzen sowie Chancen wahrzunehmen. Damit wird erreicht, dass wesentliche potenzielle Risiken, die den Fraport-Konzern gefährden könnten, frühzeitig erkannt werden. Zum 1. Januar 2015 sind die überarbeitete Richtlinie zum Risikomanagement der Fraport AG und die Konzern-Richtlinie für die einzubeziehenden Konzern-Gesellschaften in Kraft getreten. Im Rahmen der Überarbeitung/Erstellung wurde die konzernweitliche Risikomatrix mit ihren Dimensionen Schadens-, Wahrscheinlichkeits- sowie Risikostufe neu definiert und jeweils um eine weitere Stufe ergänzt. Auf die Berichterstattung des Konzern-Zwischenberichts zum 30. September 2015 hatte die Ergänzung keine Auswirkungen.

Veränderungen im Berichtszeitraum

Im Geschäftsbericht 2014 ab Seite 86 wurde über das Risiko berichtet, das die negative Eigenkapitalsituation der Northern Capital Gateway (NCG) beschreibt. Die Gesellschafter der Thalita Trading Limited, Zypern, haben ihre an die Northern Capital Gateway ausgereichten Darlehen im zweiten Quartal 2015 umstrukturiert. Dabei hat die Thalita Trading Limited, Zypern, die bestehenden Verbindlichkeiten der Northern Capital Gateway übernommen und anschließend in Eigenkapital der Northern Capital Gateway gewandelt, wodurch deren negatives Eigenkapital beseitigt wurde.

Auf Seite 84 des Geschäftsberichts 2014 hat Fraport ferner über das bereits im Jahr 2004 eingeleitete Verfahren zur Enteignung des Terminals in Manila berichtet. In seiner Entscheidung vom 8. September 2015 hat der philippinische Supreme Court der lokalen Projektgesellschaft Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO), an der Fraport beteiligt ist, einen Anspruch auf Zahlung von weiteren circa 510 Mio US-\$ per 31. Dezember 2014 als Entschädigung für die Enteignung des Terminals zugesprochen. Dieses Urteil ist noch nicht rechtskräftig, die Beklagte und die anderen Prozessbeteiligten haben Rechtsmittel eingelegt. Die Einschätzung der Risiken und Chancen, die sich aus dem im Zusammenhang mit der Entscheidung stehenden Sachverhalt ergeben, bleibt unverändert.

Darüber hinaus haben sich keine weiteren wesentlichen Veränderungen der im Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2014 (siehe Geschäftsbericht 2014 ab Seite 74) dargestellten Risiken und Chancen ergeben. Die Veränderungen der individuellen Risiken haben nach Überzeugung des Vorstands keine wesentliche Auswirkungen auf das Gesamtrisiko- und Chancenprofil von Fraport. Ferner sind nach Einschätzung des Vorstands keine den Fortbestand des Fraport-Konzerns gefährdende Risiken erkennbar.

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2015

Im weiteren Jahresverlauf erwartet der Vorstand keine Änderungen der Geschäftstätigkeit, Struktur, Strategie und Steuerung des Konzerns, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des Konzerns haben werden (siehe auch „Prognosebericht“ im Geschäftsbericht 2014 auf Seite 91).

Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2015

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die Perspektiven für das Wachstum der Weltwirtschaft haben sich durch den deutlichen Rückgang des gesamtwirtschaftlichen Expansionstempos in den Schwellenländern eingetrübt. Nach einem Weltwirtschaftswachstum von etwa 3,4% in 2014 erwarten Finanz- und Wirtschaftsinstitute mittlerweile für das Geschäftsjahr 2015 eine Expansion von 2,6% bis 3,2% (bislang: 3,2% bis 3,3%) und für den Welthandel eine Wachstumsrate von bis zu 3,2%, wobei die Gemeinschaftsdiagnose mit 1,2% stark negativ abweicht.

Seit einigen Jahren schwächt sich der Zuwachs des Welthandels im Verhältnis zu dem der Produktion zunehmend ab. Dabei dürfte der Strukturwandel in China (erwartetes Wachstum 2015: 6,8%) eine wichtige Rolle spielen, denn dort und bei den ostasiatischen Handelspartnern Chinas ist die Dynamik des Außenhandels besonders stark zurückgegangen. In den USA könnte sich der Aufschwung der Sommermonate bereits wieder abschwächen. Nach einem wetter- und streikbedingt schwachen Jahresstart beschleunigte sich die Expansion dort, litt aber im dritten Quartal unter dem starken US-\$. Die US-Notenbank Federal Reserve spricht nur noch von einer fortgesetzten „moderaten“ Expansion. Die Gemeinschaftsdiagnose erwartet für 2015 ein BIP-Wachstum von 2,5%. Im Euroraum dürfte sich der konjunkturelle Erholungsprozess fortsetzen. Insbesondere in den früheren Krisenländern wird das Wirtschaftswachstum wohl auch zukünftig hoch bleiben. Nach 0,9% Wachstum in 2014 wird für 2015 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von etwa 1,5% prognostiziert.

Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird davon ausgegangen, dass sich der Abwertungstrend im weiteren Verlauf von 2015, wenn überhaupt, dann nur in abgeschwächter Form fortsetzt. Durch die ausgebliebene Leitzinserhöhung in den USA wird der US-\$ belastet. Gegen eine €-Aufwertung wirkt die schwache Inflationsentwicklung im Euroland und die damit verbundene erhöhte Wahrscheinlichkeit für eine Ausweitung des Anleihekaufprogramms der Europäischen Zentralbank. Ob der aktuell relativ niedrige Ölpreis anhält, kann bezweifelt werden. Der Fokus der Marktteilnehmer richtet sich zunehmend auf die Angebotsseite, auf der es durch einen Investitionsrückgang zu einer Verknappung kommt, wodurch der Rohölpreis steigen könnte.

Die moderate weltwirtschaftliche Entwicklung, die vor allem von den Industrieländern getragen wird, lässt die deutschen Exporte in der mittleren Frist verhalten zunehmen. Aufgrund der hohen Inlandsnachfrage ziehen die Importe an. Die Prognosen zum BIP-Wachstum Deutschlands in 2015 liegen derzeit in der Bandbreite von 1,5 % bis 1,8 % (bislang: 1,6 % bis 1,9 %). Zudem wird erwartet, dass die hohe Zuwanderung den Konsum und damit das BIP erhöht.

Für die Länder mit wesentlichen Fraport-Beteiligungen werden folgende Wachstumsraten erwartet: Slowenien +2,3 %, Peru +2,4 %, Bulgarien +1,7 %, Türkei +3,0 %, Russland –3,8 % und China +6,8 %.

Quellen: IWF (Oktober 2015), Deutsche Bank Research (Oktober 2015), DekaBank (Oktober/November 2015), Gemeinschaftsdiagnose (Herbst 2015).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Derzeit sind weiter keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen erkennbar, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung von Fraport hätten.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Entsprechend der letzten Prognose erwartet IATA für den globalen Luftverkehr im Geschäftsjahr 2015 bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK) ein Wachstum von 6,7 %. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 6,8 %, Nordamerika: 3,0 %, Asien/Pazifik: 8,1 %, Lateinamerika: 5,1 %, Nahost: 12,9 % und Afrika: 3,2 %. Für die Frachtentwicklung wird ein Plus von 5,3 % angenommen. Positive Impulse werden aus dem niedrigen Rohölpreis erwartet, der Ticketpreise sinken lässt und neue Routen wirtschaftlich macht.

Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (Juni 2015).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2015

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sowie der bisherigen Geschäftsentwicklung erwartet der Vorstand für den Standort **Frankfurt** im Gesamtjahr 2015 eine leicht bessere Passagierentwicklung als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert. Zum Ende des dritten Quartals erwartet der Vorstand aufgrund dessen eine Wachstumsrate am Standort Frankfurt von etwa 3 % bis etwa 4 % (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Wachstum zwischen 2 % und 3 %). Dabei hat der Vorstand keine negativen Effekte aus möglichen Streiks oder deutlich schlechteren Wetterlagen im weiteren Jahresverlauf berücksichtigt. Bezogen auf die umgeschlagene Cargo-Tonnage erwartet der Vorstand für 2015 eine unter dem Marktwachstum liegende Entwicklung für den Standort Frankfurt von bis zu etwa –2 % (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Wachstum von bis zu 3 %). Zusätzlich zu den ungelösten Tarifkonflikten im Luftverkehr sowie unplanbaren Wetterlagen können die vorgenannten Prognosewerte unverändert durch das kurzfristige Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften beeinflusst werden. Wirtschaftliche und politische Krisen können vor allem den Cargo-Ausblick verändern.

Aufgrund der unverändert schwierigen Vorhersehbarkeit der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Russlands unterliegt der Verkehrsausblick der Standorte **St. Petersburg**, **Antalya** sowie **Varna** und **Burgas** weiter erhöhten Unsicherheiten. Während für die Flughäfen Antalya, Varna und Burgas zu Beginn des Geschäftsjahres noch Wachstumsraten von jeweils etwa 4 % erwartet wurden, werden diese aufgrund der anhaltend angespannten Lage Russlands – wie in den ersten neun Monaten 2015 bereits geschehen – niedriger ausfallen und voraussichtlich negativ sein. Aus den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen resultierend erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2015 an dem Standort **Lima** ein deutliches Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich und am Standort **Xi'an** ein anhaltendes Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres für Lima und Xi'an: Wachstum in einer Größenordnung von 5 % und mehr). Die Wachstumsrate der neuen Konzern-Gesellschaft Ljubljana wird am oberen Ende des einstelligen Prozentbereichs prognostiziert (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: bis zu etwa 5 %).

Prognostizierte Ertragslage 2015

Im Zusammenhang mit der leicht besseren Passagiererwartung in Frankfurt (siehe Kapitel „Prognostizierter Geschäftsverlauf 2015“ auf der gleichen Seite dieses Berichts) rechnet der Vorstand – vorbehaltlich möglicher Streikmaßnahmen – auch mit einer leicht besseren Entwicklung der Ertragslage im Gesamtjahr 2015. Während die zu Beginn des Geschäftsjahres gegebene Umsatzprognose aufgrund gegenläufiger unterjähriger Effekte aus dem Verkauf von Anteilen an Konzern-Gesellschaften weiterhin Bestand hat, erwartet der Vorstand nunmehr ein Konzern-EBITDA von etwa 840 Mio € bis etwa 850 Mio €, ein Konzern-EBIT von etwa 520 Mio € bis etwa 530 Mio €, ein Konzern-EBT von etwa 425 Mio € bis etwa 435 Mio € sowie ein Konzern-Ergebnis von etwa 275 Mio € bis etwa 295 Mio € (bisherige Prognosen: Konzern-EBITDA zwischen rund 820 Mio € und etwa 840 Mio €, Konzern-EBIT zwischen etwa 500 Mio € bis circa 520 Mio €, Konzern-EBT etwa ein Niveau zwischen 405 Mio € und 425 Mio € und ein Konzern-Ergebnis zwischen rund 265 Mio € und rund 285 Mio €).

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2015

Nach Abschluss der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2015 erwartet der Vorstand für das Segment Aviation – auch unter Berücksichtigung der Passagierprognose für das Gesamtjahr – einen Umsatzanstieg, der leicht über der Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres ausfallen wird (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Anstieg von bis zu 5%). Vor allem aufgrund gegenläufiger Positionen in den Aufwendungen rechnet der Vorstand mit einer leicht schlechteren Entwicklung des Segment-EBITDA und -EBIT als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Wachstum zwischen rund 5 Mio € und 15 Mio €).

Für das Segment Retail & Real Estate rechnet der Vorstand im Gesamtjahr 2015 mit einer besseren Umsatzentwicklung als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Anstieg von bis zu etwa 5%). Auch die Entwicklung des Segment-EBITDAs und -EBITs erwartet der Vorstand über den Prognosewerten des Geschäftsberichts 2014 (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Werte in etwa auf dem Vorjahresniveau).

Aufgrund des Anteilsverkaufs der Konzern-Gesellschaft FCS erwartet der Vorstand einen leicht geringeren Umsatzzuwachs im Segment Ground Handling als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Umsatzanstieg von bis zu 30 Mio €). Die geringen Auswirkungen der Konzern-Gesellschaft auf das Segment-EBITDA wie auch auf das Segment-EBIT im vierten Quartal führen dazu, dass der Vorstand im Wesentlichen an den Prognosen, die er zu Beginn des Geschäftsjahres gegeben hat, festhält (Prognose: Werte, die sich in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen).

Für die Prognose des Segments External Activities & Services haben sich innerhalb des Berichtszeitraums keine deutlichen Verbesserungen oder Verschlechterungen ergeben, sodass der Vorstand an seinem zu Beginn des Geschäftsjahres gegebenen Segment-Ausblick festhält (siehe Geschäftsbericht 2014 ab Seite 93).

Im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres können sich unverändert positive wie negative Effekte aus Währungskursschwankungen ergeben, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere in den Retail-Geschäften sowie auf das Reiseverhalten insgesamt auswirken können. Weiterhin kann vor allem die Entwicklung der Standorte St. Petersburg, Antalya sowie Varna und Burgas durch die anhaltend angespannte wirtschaftliche und politische Situation Russlands beeinflusst werden. Unsicherheiten resultieren zudem aus ungelösten Tarifkonflikten im Luftverkehr, insbesondere am Standort Frankfurt.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2015

Nach Abschluss der ersten neun Monate 2015 erwartet der Vorstand ein geringeres Investitionsvolumen in Sachanlagen als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Investitionsvolumen leicht über dem Niveau von 2014). Als Resultat wird sich der Free Cash Flow positiver entwickeln als bislang angenommen und die Netto-Finanzschulden im Gesamtjahr stärker rückläufig sein (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: weiterhin deutlich positiver Free Cash Flow, Netto-Finanzschulden leicht unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2014). Wie im Konzern-Zwischenbericht zum 30. Juni 2015 bereits aktualisiert, erwartet der Vorstand für das Gesamtjahr 2015 einen höheren Anstieg des Konzern-Eigenkapitals sowie der Eigenkapitalquote als zu Beginn des Geschäftsjahres angenommen (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: jeweils leichter Anstieg gegenüber den Werten zum Bilanzstichtag 2014). Als Konsequenz wird auch die Gearing Ratio stärker als prognostiziert rückläufig sein (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Rückgang um bis zu etwa 5 Prozentpunkte). Die Bilanzsumme wird unverändert zum Geschäftsbericht 2014 erwartet (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: leichter Anstieg gegenüber 2014).

Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2015

Der Vorstand hält zudem an den prognostizierten Entwicklungen der nicht finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2015 fest (siehe Geschäftsbericht 2014 ab Seite 93).

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 Konzern-Gesellschaften tätig sind. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

Konzern-Zwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Q3 2015	Q3 2014
Umsatzerlöse	1.967,3	1.796,9	725,4	674,5
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,7	0,5	0,2	0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	21,2	19,5	7,0	6,0
Sonstige betriebliche Erträge	30,1	28,5	12,2	4,9
Gesamtleistung	2.019,3	1.845,4	744,8	685,5
Materialaufwand	-442,2	-383,1	-152,9	-137,7
Personalaufwand	-768,3	-727,3	-246,5	-239,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-120,3	-113,7	-41,9	-41,2
EBITDA	688,5	621,3	303,5	267,1
Abschreibungen	-244,6	-225,3	-81,5	-76,8
EBIT/Betriebliches Ergebnis	443,9	396,0	222,0	190,3
Zinserträge	21,6	27,1	7,3	8,5
Zinsaufwendungen	-120,2	-134,8	-37,4	-43,1
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	37,7	44,9	35,8	41,3
Sonstiges Finanzergebnis	0,8	-8,3	3,9	-1,2
Finanzergebnis	-60,1	-71,1	9,6	5,5
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	383,8	324,9	231,6	195,8
Ertragsteuern	-122,3	-105,3	-73,1	-67,9
Konzern-Ergebnis	261,5	219,6	158,5	127,9
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	17,5	15,2	12,5	11,8
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	244,0	204,4	146,0	116,1
Ergebnis je 10€-Aktie in €				
unverwässert	2,64	2,22	1,58	1,26
verwässert	2,64	2,20	1,58	1,25

Tabelle 15

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Q3 2015	Q3 2014
Konzern-Ergebnis	261,5	219,6	158,5	127,9
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-0,5	0,0	0,0	0,0
(darauf entfallene latente Steuern)	0,2	0,0	0,0	0,0
Nicht-Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-0,3	0,0	0,0	0,0
Marktbewertung von Derivaten				
Erfolgsneutrale Änderungen	-3,8	-29,7	-24,2	-49,5
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-29,0	-29,9	-29,4	-52,6
	25,2	0,2	5,2	3,1
(darauf entfallene latente Steuern)	-7,8	-0,1	-1,6	-1,0
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten				
Erfolgsneutrale Änderungen	3,8	19,9	-7,4	7,9
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0	-4,6	0,0
	3,8	19,9	-2,8	7,9
(darauf entfallene latente Steuern)	2,2	-2,8	0,7	-0,9
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	12,3	8,4	-0,8	8,0
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen aus den nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	3,1	9,5	-4,2	10,9
(darauf entfallene latente Steuern)	0,7	0,0	0,2	-0,1
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	39,5	35,1	-3,3	27,9
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	39,2	35,1	-3,3	27,9
Gesamtergebnis	300,7	254,7	155,2	155,8
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	19,5	17,6	12,2	14,1
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	281,2	237,1	143,0	141,7

Tabelle 16

Konzern-Bilanz (zum 30. September 2015)

Aktiva

in Mio €	30.9.2015	31.12.2014
Langfristige Vermögenswerte		
Geschäfts- oder Firmenwert	41,7	41,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	492,8	479,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	152,4	157,1
Sachanlagen	6.035,3	6.127,7
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	69,9	63,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	228,5	216,9
Andere Finanzanlagen	675,1	773,3
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	190,5	181,1
Ertragsteuerforderungen	11,0	10,2
Latente Steueransprüche	32,0	31,1
	7.929,2	8.081,3
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	45,6	43,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	195,1	174,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	314,1	297,6
Ertragsteuerforderungen	7,5	7,7
Zahlungsmittel	478,2	401,1
	1.040,5	924,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	25,2	7,1
	1.065,7	931,9
Gesamt	8.994,9	9.013,2

Tabelle 17

Passiva

in Mio €	30.9.2015	31.12.2014
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	923,1	922,7
Kapitalrücklage	594,3	592,3
Gewinnrücklagen	1.863,3	1.706,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.380,7	3.221,1
Nicht beherrschende Anteile	73,5	64,9
	3.454,2	3.286,0
Langfristige Schulden		
Finanzschulden	3.427,3	3.874,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	43,7	47,1
Sonstige Verbindlichkeiten	455,4	497,5
Latente Steuerverpflichtungen	159,0	158,7
Pensionsverpflichtungen	34,3	33,7
Ertragsteuerrückstellungen	78,7	68,8
Sonstige Rückstellungen	229,8	228,0
	4.428,2	4.908,1
Kurzfristige Schulden		
Finanzschulden	498,2	318,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	149,2	134,5
Sonstige Verbindlichkeiten	179,5	123,7
Ertragsteuerrückstellungen	64,5	14,7
Sonstige Rückstellungen	207,8	223,8
	1.099,2	814,8
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	13,3	4,3
	1.112,5	819,1
Gesamt	8.994,9	9.013,2

Tabelle 18

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	9M 2015	9M 2014	Q3 2015	Q3 2014
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	244,0	204,4	146,0	116,1
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	17,5	15,2	12,5	11,8
Berichtigungen für:				
Ertragsteuern	122,3	105,3	73,1	67,9
Abschreibungen	244,6	225,3	81,5	76,8
Zinsergebnis	98,6	107,7	30,1	34,6
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	-4,3	0,2	-7,3	0,3
Sonstiges	4,7	0,7	3,4	-0,3
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity bewerteten Unternehmen	-37,7	-44,9	-35,8	-41,3
Veränderungen der Vorräte	-1,9	-1,1	-0,7	-0,1
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	-16,6	-37,9	7,0	4,0
Veränderungen der Verbindlichkeiten	29,6	20,1	36,7	6,5
Veränderungen der Rückstellungen	-32,0	-21,3	-28,2	1,3
Betrieblicher Bereich	668,8	573,7	318,3	277,6
Finanzieller Bereich				
Gezahlte Zinsen	-103,0	-120,9	-56,8	-65,7
Erhaltene Zinsen	10,3	16,2	0,0	1,9
Gezahlte Ertragsteuern	-51,1	-60,1	-13,1	-10,8
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	525,0	408,9	248,4	203,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-10,1	-8,0	-2,4	-2,0
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	-5,6	-4,4	-2,2	-3,5
Investitionen in Sachanlagen	-139,9	-185,5	-47,4	-74,8
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	-8,9	-6,6	-2,8	-0,7
An- und Auszahlungen für Unternehmenserwerbe	0,0	-77,1	0,0	-77,1
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen	9,6	0,0	-0,4	0,0
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	28,9	31,4	6,1	6,2
Erlöse aus Anlagenabgängen	2,1	3,9	0,9	3,3
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen	-123,9	-246,3	-48,2	-148,6
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	-201,6	-439,5	-75,7	-64,2
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	279,9	562,1	45,1	144,8
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	85,0	119,6	60,0	-10,0
Mittelzu-/abfluss aus Investitionstätigkeit	39,4	-4,1	-18,8	-78,0
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	-124,6	-115,3	0,0	0,0
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden	-6,3	-3,4	-2,7	-1,0
Kapitalerhöhung	-4,1	2,5	0,0	0,0
Erwerb Nicht beherrschende Anteile	2,4	0,0	0,0	0,0
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	-275,9	-250,5	-3,9	-96,2
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden	-1,2	-2,3	-82,3	0,4
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-409,7	-369,0	-88,9	-96,8
Veränderung des Finanzmittelbestands	154,7	35,8	140,7	28,2
Finanzmittelbestand zum 1. Januar beziehungsweise zum 1. Juli	167,8	131,2	189,5	139,3
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands	7,4	5,2	-0,3	4,7
Finanzmittelbestand zum 30. September	329,9	172,2	329,9	172,2

Tabelle 19

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
Stand 1.1.2015	922,7	592,3	1.731,8	26,6	-52,3	1.706,1	3.221,1	64,9	3.286,0
Währungsänderungen	-	-	-	10,3	-	10,3	10,3	2,0	12,3
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von At-Equity bewerteten Unternehmen	-	-	-	6,8	-3,0	3,8	3,8	-	3,8
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-	-0,3	-	-	-0,3	-0,3	-	-0,3
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten	-	-	-	-	6,0	6,0	6,0	-	6,0
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	17,4	17,4	17,4	-	17,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-0,3	17,1	20,4	37,2	37,2	2,0	39,2
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	0,4	2,0	-	-	-	-	2,4	-	2,4
Ausschüttungen	-	-	-124,6	-	-	-124,6	-124,6	-6,3	-130,9
Konzern-Ergebnis	-	-	244,0	-	-	244,0	244,0	17,5	261,5
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen	-	-	-	-	-	-	0,0	-4,7	-4,7
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen	-	-	0,6	-	-	0,6	0,6	0,1	0,7
Stand 30.9.2015	923,1	594,3	1.851,5	43,7	-31,9	1.863,3	3.380,7	73,5	3.454,2
Stand 1.1.2014	922,1	590,2	1.618,4	3,7	-81,3	1.540,8	3.053,1	45,7	3.098,8
Währungsänderungen	-	-	-	6,0	-	6,0	6,0	2,4	8,4
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von At-Equity bewerteten Unternehmen	-	-	-	9,1	0,4	9,5	9,5	-	9,5
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten	-	-	-	-	17,1	17,1	17,1	-	17,1
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	0,1	0,1	0,1	-	0,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	15,1	17,6	32,7	32,7	2,4	35,1
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	0,5	2,0	-	-	-	-	2,5	-	2,5
Management-Stock-Options-Plan									
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte	0,1	0,1	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Ausschüttungen	-	-	-115,3	-	-	-115,3	-115,3	-3,5	-118,8
Konzern-Ergebnis	-	-	204,4	-	-	204,4	204,4	15,2	219,6
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen	-	-	0,2	-	-	0,2	0,2	-0,3	-0,1
Stand 30.9.2014	922,7	592,3	1.707,7	18,8	-63,7	1.662,8	3.177,8	59,5	3.237,3

Tabelle 20

Segment-Berichterstattung

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	9M 2015	706,9	356,8	517,8	385,8		1.967,3
	9M 2014	673,4	334,9	496,0	292,6		1.796,9
Sonstige Erträge	9M 2015	16,4	11,1	9,0	15,5		52,0
	9M 2014	20,7	8,3	10,8	8,7		48,5
Erträge mit Dritten	9M 2015	723,3	367,9	526,8	401,3		2.019,3
	9M 2014	694,1	343,2	506,8	301,3		1.845,4
Intersegmentäre Erträge	9M 2015	60,6	178,4	30,2	272,4	-541,6	
	9M 2014	57,6	173,7	23,3	261,8	-516,4	
Erträge gesamt	9M 2015	783,9	546,3	557,0	673,7	-541,6	2.019,3
	9M 2014	751,7	516,9	530,1	563,1	-516,4	1.845,4
EBITDA	9M 2015	201,7	286,1	40,5	160,2		688,5
	9M 2014	197,7	264,1	35,2	124,3		621,3
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	9M 2015	89,8	62,4	30,8	61,6		244,6
	9M 2014	87,8	62,1	28,0	47,4		225,3
Segment-Ergebnis (EBIT)	9M 2015	111,9	223,7	9,7	98,6		443,9
	9M 2014	109,9	202,0	7,2	76,9		396,0
Buchwert des Segment-Vermögens	30.9.2015	4.001,7	2.491,5	656,4	1.794,8	50,5	8.994,9
	31.12.2014	4.049,8	2.538,0	668,4	1.708,0	49,0	9.013,2

Tabelle 21

Ausgewählte Anhangangaben

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Konzern-Abschluss 2014 wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Der vorliegende verkürzte Zwischenabschluss zum 30. September 2015 für den Fraport-Konzern wurde in Übereinstimmung mit IAS 34 erstellt. Alle ab dem 1. Januar 2015 geltenden Verlautbarungen des IASB wurden, soweit diese für den Fraport-Konzern von Bedeutung sind, berücksichtigt. Der Zwischenbericht entspricht gleichzeitig auch den Vorgaben des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 16 (DRS 16) zur Zwischenberichterstattung.

Hinsichtlich der im Rahmen der Konzern-Rechnungslegung angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf den Geschäftsbericht 2014 verwiesen (siehe Geschäftsbericht 2014 ab Seite 111).

Der Zwischenabschluss wurde keiner prüferischen Durchsicht durch den Abschlussprüfer unterzogen.

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. September 2015 beziehungsweise zum 31. Dezember 2014 dar:

Finanzinstrumente zum 30. September 2015

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten			Bewertung zum Fair Value			30.9.2015
	Loans and Receivables			Erfolgs-wirksame Bewertung	Available for Sale	Hedging Derivat	
	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value				Held for Trading
Aktiva							
Zahlungsmittel	478,2						478,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		195,1	195,1				195,1
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		121,5	121,4		226,7		348,1
Andere Finanzanlagen							
Wertpapiere					430,6		430,6
Sonstige Beteiligungen					87,1		87,1
Ausleihungen an Beteiligungen		124,6	124,2				124,2
Sonstige Ausleihungen		32,8	32,8				32,8
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Hedging Derivat							0,0
Übrige Derivate							0,0
Summe Aktiva	478,2	474,0	473,5	0,0	744,4	0,0	1.696,1
Passiva							
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	193,0	193,3					193,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	323,5	405,1					405,1
Finanzschulden	3.925,5	4.099,3					4.099,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				42,6	47,5		47,5
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Hedging Derivat						86,4	86,4
Übrige Derivate				35,8			35,8
Summe Passiva	4.442,0	4.697,7	35,8	42,6	47,5	86,4	4.867,4

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 22

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2014

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten			Bewertung zum Fair Value			31.12.2014	
	Loans and Receivables			Erfolgs-wirksame Bewertung	Available for Sale	Hedging Derivat		Summe Fair Value
				Held for Trading				
Bewertungskategorie nach IAS 39	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾		
Aktiva								
Zahlungsmittel	401,1						401,1	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		174,7	174,7				174,7	
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		109,8	109,3		199,3		308,6	
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere					539,5		539,5	
Sonstige Beteiligungen					76,0		76,0	
Ausleihungen an Beteiligungen		126,3	124,6				124,6	
Sonstige Ausleihungen		31,5	31,5				31,5	
Derivative finanzielle Vermögenswerte								
Hedging Derivat							0,0	
Übrige Derivate							0,0	
Summe Aktiva	401,1	442,3	440,1	0,0	814,8	0,0	1.656,0	
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾		
Passiva								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	181,6	187,2					187,2	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	315,8	438,5					438,5	
Finanzschulden	4.192,4	4.429,1					4.429,1	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				49,4	54,9		54,9	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat						111,7	111,7	
Übrige Derivate			41,7				41,7	
Summe Passiva	4.689,8	5.054,8	41,7	49,4	54,9	111,7	5.263,1	

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 23

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag. Die Bewertung der nicht-börsennotierten Wertpapiere erfolgte zu Marktdaten des Bewertungsstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle zugrunde gelegt.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Finanzinstrumente werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden die zukünftig erwarteten Zahlungsströme auf Basis der zum Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmt und diskontiert. Den Zahlungsströmen wird die zum Abschlussstichtag marktgerechte und laufzeitadäquate Risikoprämie des jeweiligen Darlehensnehmers hinzugerechnet.

Aufgrund fehlender aktiver Märkte sind keine Börsen- oder Marktwerte für Anteile an Personengesellschaften vorhanden. Da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts bei den Anteilen an Personengesellschaften nicht möglich ist, werden diese zu Anschaffungskosten bilanziert. Für diese Vermögenswerte liegt zum Bilanzstichtag keine Veräußerungsabsicht vor.

Die sonstigen Beteiligungen betreffen überwiegend die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Der beizulegende Zeitwert wurde auf Basis eines aktuellen Kaufangebotes und unter Berücksichtigung der aktuellen Fremdwährungskurse ermittelt.

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Beteiligungen und langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt. Ein anderer Teil der sonstigen Ausleihungen ist mit dem Barwert zum Bilanzstichtag bilanziert. Hier wird ebenfalls angenommen, dass der Barwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Bei den übrigen sonstigen Ausleihungen handelt es sich um Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Jahren. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Deshalb wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen. Zum Bilanzstichtag besteht keine Veräußerungsabsicht.

Langfristige Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt, wobei zur Diskontierung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse der im Zugangszeitpunkt gültige fristenkongruente Zinssatz herangezogen wird. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente werden den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

in Mio €	30.9.2015	Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Aktiva				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	226,7	226,7	0,0	0,0
Loans and Receivables	121,4	0,0	68,9	52,5
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	430,6	349,6	81,0	0,0
Sonstige Beteiligungen	87,1	0,0	87,1	0,0
Ausleihungen an Beteiligungen	124,2	0,0	4,2	120,0
Sonstige Ausleihungen	32,8	0,0	32,8	0,0
Summe Aktiva	1.022,8	576,3	274,0	172,5
Passiva				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	193,3	0,0	193,3	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	405,1	0,0	405,1	0,0
Finanzschulden	4.099,3	0,0	4.099,3	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	47,5	0,0	47,5	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	35,8	0,0	35,8	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	86,4	0,0	86,4	0,0
Summe Passiva	4.867,4	0,0	4.867,4	0,0

Tabelle 24

Zum 31. Dezember 2014 wurden die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

in Mio €	31.12.2014	Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Aktiva				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	199,3	199,3	0,0	0,0
Loans and Receivables	109,3	0,0	68,0	41,3
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	539,5	469,6	69,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	76,0	0,0	76,0	0,0
Ausleihungen an Beteiligungen	124,6	0,0	5,8	118,8
Sonstige Ausleihungen	31,5	0,0	31,5	0,0
Summe Aktiva	1.080,2	668,9	251,2	160,1
Passiva				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	187,2	0,0	187,2	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	438,5	0,0	438,5	0,0
Finanzschulden	4.429,1	0,0	4.429,1	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	54,9	0,0	54,9	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	41,7	0,0	41,7	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	111,7	0,0	111,7	0,0
Summe Passiva	5.263,1	0,0	5.263,1	0,0

Tabelle 25

Konsolidierungskreis

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport seine Anteile an der Air-Transport IT Services, Inc., USA, veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein Gewinn von 8,0 Mio €. Am 21. September 2015 hat Fraport zudem seine 33,33% Kapitalanteile an der FSG Flughafen Service GmbH verkauft. Die Entkonsolidierung der Gesellschaft hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss.

Darüber hinaus veränderte sich der Umfang des Konsolidierungskreises durch die Gründung von zwei im Fraport-Konzern vollkonsolidierten Tochtergesellschaften, die derzeit operativ nicht tätig sind. Innerhalb des Konsolidierungskreises werden aufgrund der Veräußerungsabsicht von Anteilen an der FCS Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft gemäß IFRS 5 als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesen und zum Fair Value bewertet. Des Weiteren wurden im Berichtszeitraum die restlichen Anteile an der bereits vollkonsolidierten GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main erworben.

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 30. September 2015 insgesamt 67 Gesellschaften.

Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wesentliche Veränderungen hinsichtlich Art und Umfang haben sich zum 30. September 2015 nicht ergeben. Weiterhin bestehen, wie im Konzern-Anhang des Geschäftsberichts 2014 unter Tz. 50 (siehe Geschäftsbericht 2014 ab Seite 185) dargestellt, zahlreiche Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen, die unverändert zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt werden.

Angaben über die Vorgehensweise zur Ermittlung der Ertragsteuern

Die Ertragsteuern werden in der Zwischenberichtsperiode auf der Grundlage der besten Schätzung des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes erfasst, der für das Gesamtjahr erwartet wird.

Angaben zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurden folgende Parameter zugrunde gelegt:

	9M 2015 unverwässert	9M 2015 verwässert	9M 2014 unverwässert	9M 2014 verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	244,0	244,0	204,4	204,4
Gewichtete Aktienanzahl	92.283.882	92.542.210	92.232.239	92.882.895
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	2,64	2,64	2,22	2,20

	Q3 2015 unverwässert	Q3 2015 verwässert	Q3 2014 unverwässert	Q3 2014 verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	146,0	146,0	116,1	116,1
Gewichtete Aktienanzahl	92.307.711	92.566.039	92.265.383	92.916.039
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	1,58	1,58	1,26	1,25

Tabelle 26

Angaben zur Entwicklung des Eigenkapitals

Die Aufgliederung und Entwicklung des Eigenkapitals vom 1. Januar bis zum 30. September 2015 ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung des Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. September 2015 dargestellt. Die Eigenkapitalveränderungsrechnung beinhaltet ebenfalls eine Darstellung der Vorjahresentwicklung.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Vergleich zum 31. Dezember 2014 hat sich der Bestand des Bestellobligos bezogen auf die Investitionen in das Anlagevermögen von 175,0 Mio € um 29,2 Mio € auf 204,2 Mio € zum 30. September 2015 erhöht.

Aufgrund der Veräußerung der Anteile an der Air-Transport IT Services, Inc., USA, haben sich die Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen zum 30. September 2015 um 7,9 Mio € reduziert. Darüber hinaus haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2014 keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzern-Zwischenabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 5. November 2015

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

Finanzkalender

Mittwoch, 16. März 2016

Geschäftsbericht 2015
Online-Veröffentlichung, Pressekonferenz
und Konferenz mit Analysten und
Investoren

Mittwoch, 4. Mai 2016

Konzern-Zwischenbericht
1. Januar bis 31. März 2016
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz
mit Analysten und Investoren

Freitag, 20. Mai 2016

Hauptversammlung 2016
Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

Montag, 23. Mai 2016

Dividendenauszahlung

Donnerstag, 4. August 2016

Konzern-Zwischenbericht
1. Januar bis 30. Juni 2016
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz
mit Analysten und Investoren

Donnerstag, 3. November 2016

Konzern-Zwischenbericht
1. Januar bis 30. September 2016
Online-Veröffentlichung, Pressekonferenz
und Telefonkonferenz mit Analysten und
Investoren

Verkehrskalender

(Online-Veröffentlichung)

Mittwoch, 11. November 2015

Oktober 2015

Dienstag, 12. April 2016

März 2016/Q1 2016

Montag, 12. September 2016

August 2016

Donnerstag, 10. Dezember 2015

November 2015

Donnerstag, 12. Mai 2016

April 2016

Donnerstag, 13. Oktober 2016

September 2016/9M 2016

Freitag, 15. Januar 2016

Dezember 2015/GJ 2015

Freitag, 10. Juni 2016

Mai 2016

Donnerstag, 10. November 2016

Oktober 2016

Mittwoch, 10. Februar 2016

Januar 2016

Dienstag, 12. Juli 2016

Juni 2016/6M 2016

Montag, 12. Dezember 2016

November 2016

Donnerstag, 10. März 2016

Februar 2016

Mittwoch, 10. August 2016

Juli 2016

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: +49 (0)1806 3724636 ¹⁾
Internet: www.fraport.de

¹⁾ 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem deutschen
Mobilfunknetz.

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon: +49 (0)69 690-74840
Telefax: +49 (0)69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Fotografie

Michael Gernhuber, Essen

Veröffentlichungstermin

5. November 2015

Sprachgebrauch

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

Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten
Beträgen und Prozentangaben können auf-
grund kaufmännischer Rundung geringe
Abweichungen auftreten.

