

# *Jahresabschluss*

der Einzelgesellschaft nach HGB 2021

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021</b>	<b>3</b>
	Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern	3
	Grundlagen des Konzerns	5
	Geschäftsmodell	5
	Wesentliche Standorte	6
	Struktur	11
	Strategie	13
	Steuerung	20
	Finanzmanagement	26
	Wertbeitrag	27
	Rechtliche Angaben	28
	Wirtschaftsbericht	30
	Gesamtaussage des Vorstand	30
	Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	30
	Geschäftsverlauf	32
	Ertragslage Konzern	35
	Ertragslage Segmente	37
	Vermögens- und Finanzlage	41
	Wertorientierte Steuerung	49
	Beschäftigte	50
	Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	51
	Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	53
	Forschung und Entwicklung	77
	Aktie und Investor Relations	77
	Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG	81
	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	84
	Risiko- und Chancenbericht	84
	Prognosebericht	97

## 2 Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2021 103

---

Gewinn- und Verlustrechnung 103

Bilanz 104

---

## 3 Anhang zum Jahresabschluss 2021 105

---

Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss 105

Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz 109

    Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 109

    Erläuterungen zur Bilanz 116

Ergänzende Angaben 128

---

## 4 Weitere Informationen 143

---

Versicherung der gesetzlichen Vertreter 143

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 144

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 144

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen 149

Glossar 153

Impressum 155

---

# Zusammengefasster Lagebericht

## Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern

Die operative Entwicklung des Fraport-Konzerns war im Geschäftsjahr 2021 weiterhin von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum profitierte der Verkehr in Frankfurt und den internationalen Konzern-Flughäfen jedoch vor allem im dritten Quartal von einer Erholung. Das Passagieraufkommen in Frankfurt nahm im Vergleich zum Vorjahr, in dem die Anfangsmonate noch nicht in vollem Maße von der Coronavirus-Pandemie belastet waren, um 32,2 % auf 24,8 Mio Fluggäste zu. Gegenüber dem Vorkrisenniveau von 2019 blieben die Passagierzahlen mit -64,8 % jedoch weiterhin signifikant zurück. Die internationalen Konzern-Flughäfen, insbesondere die touristisch geprägten Destinationen in der Türkei und Griechenland, wiesen mehrheitlich ein klares Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr aus. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019 verzeichneten die Konzern-Flughäfen dennoch teils signifikante Rückgänge.

Während das Passagieraufkommen konzernweit weiterhin stark unter dem Einfluss der Coronavirus-Pandemie stand, erreichte das Fracht-Aufkommen in Frankfurt mit rund 2,3 Mio Tonnen einen neuen Höchstwert. Damit beweist der Standort Frankfurt seine Funktion als führender Fracht-Umschlagplatz in Europa.

Um die Kosten am Standort Frankfurt nachhaltig zu reduzieren und Fraport auch künftig auf das veränderte Marktumfeld auszurichten, wurde das im Jahr 2020 aufgenommene strategische Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ im Jahr 2021 fortgeführt. Infolge des dadurch initiierten Personalabbauprogramms reduzierte sich die Zahl der Gesamtbeschäftigten zum 31. Dezember 2021 im Fraport-Konzern am Standort Frankfurt um 4.348 Mitarbeiter im Vergleich zum 31. Dezember 2019. Zudem wurde die 2020 begonnene Kurzarbeit für Teile der Beschäftigten verlängert.

Angesichts der anhaltenden Coronavirus-Pandemie wurde Ende 2020 für den Zeitraum 2021 bis 2023 für die deutschen Flughäfen, die an den Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVÖD) gebunden sind, ein Notlagen-Tarifvertrag vereinbart, dem sich auch die Fraport AG sowie die Konzernunternehmen FraCares GmbH und FraGround GmbH angeschlossen haben. Der Notlagen-Tarifvertrag ist ein wichtiger Baustein, um die Unternehmen weiter zu stabilisieren und im notwendigen Maße Kosten zu senken. Damit wurde neben der zeitlichen Verschiebung der Tariferhöhungen, dem Entfall der tarifvertraglichen leistungsorientierten Bezahlung sowie einer erhöhten Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer an der Betrieblichen Altersversorgung unter anderem die Option zur Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich vereinbart. Für die Fraport AG wurde unter Berücksichtigung des realisierten Personalabbaus auf die Umsetzung der Arbeitszeitverkürzung verzichtet und stattdessen eine flexiblere Arbeitszeitgestaltung in den operativen Bereichen entwickelt, mit der an verkehrsschwachen Tagen Arbeitseinsätze abgesagt und an verkehrsstarken Tagen nachgeholt werden können.

Darüber hinaus wurde auch im Geschäftsjahr 2021 ein striktes Kostenmanagement fortgeführt und betrieblich nicht zwingend notwendige Sachausgaben gestrichen sowie geplante Investitionen stark reduziert oder zeitlich verschoben. Teile der Infrastruktur blieben, insbesondere im ersten Halbjahr, weiter geschlossen. In Summe konnte somit der operative Aufwand im Geschäftsjahr 2021 am Standort Frankfurt um rund 30 % gegenüber 2019 reduziert werden. Auch in den ausländischen Konzern-Gesellschaften wurden operative Einsparungen und Maßnahmen wie Kurzarbeit, Arbeitszeitreduzierung und Freistellungen gemäß den lokalen Gesetzgebungen fortgeführt. Darüber hinaus profitierten insbesondere die Konzern-Gesellschaften mit saisonalem Verkehr von flexiblen Kostenstrukturen. So konnten bei den vollkonsolidierten internationalen Konzern-Gesellschaften Einsparungen beim Personal- und Sachaufwand in einer Größenordnung von über 38 % gegenüber 2019 erzielt werden.

Die Bundesrepublik Deutschland und das Land Hessen gewährten einen Ausgleich für die entstandenen ungedeckten Vorhaltekosten des Frankfurter Flughafens während des ersten Lockdowns 2020 in Höhe von insgesamt 159,8 Mio €, der sich in voller Höhe steigernd auf das Konzern-EBITDA auswirkte und die Liquiditätssituation und die Netto-Finanzschulden entsprechend positiv beeinflusste.

Von den im vergangenen Jahr begonnenen Verhandlungen mit den verantwortlichen Behörden und staatlichen Stellen bezüglich staatlicher Hilfen für Verluste im Rahmen der Coronavirus-Pandemie profitierten auch die Konzern-Gesellschaften im abgelaufenen Geschäftsjahr. Der griechische Staat gewährte Fraport Greece eine Kompensation in Form des Erlasses von fixen Konzessionszahlungen und eines späteren Beginns der ebenfalls zu leistenden variablen Konzessionsgebühr, die sich 2021 in Höhe von

insgesamt 92,8 Mio € positiv auf die sonstigen betrieblichen Erträge auswirkte. Darüber hinaus hatten der Erlass fixer Mindestleasingzahlungen bei Fraport USA in Höhe von 35,2 Mio €, realisierte Erstattungsansprüche der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Höhe von 26,5 Mio € sowie die Kompensation für die Flughafenschließung im Jahr 2020 und Erstattung der Fixkosten bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija in Höhe von 6,6 Mio €, einen positiven Effekt auf die sonstigen betrieblichen Erträge. Gegenwärtig dauern die Gespräche über weitere Kompensationen bei einzelnen Konzern-Gesellschaften an.

Um die Konzern-Liquidität weiter auszubauen und zusätzliche finanzielle Flexibilität zu schaffen, wurden im Geschäftsjahr 2021 umfassende Finanzierungsmaßnahmen abgeschlossen. In Summe hat Fraport unter Berücksichtigung von lang- und kurzfristigen Finanzierungsinstrumenten sowie gesicherten Kreditlinien neue Fremdkapitalmaßnahmen von rund 3,1 Mrd € abgeschlossen.

## Grundlagen des Konzerns

### Geschäftsmodell

Der folgende Abschnitt liefert einen Überblick über das Geschäftsmodell des Fraport-Konzerns sowie die finanziell bedeutendsten Konzern-Standorte und deren Wettbewerbspositionen.

#### Ein international führender Flughafenbetreiber-Konzern

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafenbetreiber-Konzernen. Fraport erbringt sämtliche operativen wie auch administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls zum Leistungsspektrum. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Der Fraport-Konzern ist in vier Segmente gegliedert: Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services. Hauptstandort ist der Flughafen Frankfurt, welcher der größte deutsche Flughafen und einer der bedeutendsten Passagier- und Frachtflughäfen der Welt ist. Eigentümerin des Flughafens Frankfurt ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG). Die Stärke von Fraport basiert auf dem integrierten Flughafenmanagement, das ein umfassendes Know-how bei allen Flughafendienstleistungen garantiert.



Das **Segment Aviation** bildet den Betrieb der land- und luftseitigen Infrastruktur im Wesentlichen am Standort Frankfurt ab und umfasst somit sowohl den in Deutschland gesetzlich regulierten Bereich der Flughafenentgelte als auch relevante Sicherheitsdienstleistungen. Die regulierten Flughafenentgelte setzen sich aus Passagier-, Lande- und Startentgelten, Sicherheitsgebühren sowie Abstellentgelten zusammen. Das Segment Aviation trägt die Verantwortung für die Gewährleistung der sicheren, effizienten und kundengerechten Prozesse auf den Flugbetriebsflächen und in den Terminals sowie für die operative Durchführung von Flughafen- und Luftsicherheitsaufgaben unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Die enge Zusammenarbeit mit Behörden – unter anderem mit der hessischen Luftaufsicht und der Bundespolizei – ist von großer Bedeutung für die Abläufe der luft- und landseitigen Prozesse.



Das **Segment Retail & Real Estate** verantwortet im Wesentlichen die Retailaktivitäten und die Vermarktung von Immobilien und Grundstücken am Flughafen Frankfurt. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Bewirtschaftung von Gebäuden und Anlagen über die Verwaltung und Entwicklung der Parkierungs- und Einzelhandelsflächen bis zur Vermietung von Werbeflächen. Ein Fokus wird sowohl auf die stärkere Nutzung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle als auch auf die Weiterentwicklung der Frachtinfrastruktur und -flächen gelegt.



Das **Segment Ground Handling** umfasst sowohl die Lade-, Gepäck- und Passagierservices als auch Post- und Gepäcktransporte sowie die Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt. Das Segment stellt somit die Qualität der Hubfunktion des Flughafens Frankfurt sicher, die von komplexen Transferprozessen geprägt ist. Zum Segment gehört zudem die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, insbesondere der Gepäckförderanlage. Die Nutzungsentgelte für die zentrale Infrastruktur sind reguliert.



Das **Segment International Activities & Services** umfasst die Akquisition, den Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und den Ausbau von Flughäfen und Infrastruktureinrichtungen im Ausland. Dazu gehören auch Beratungsleistungen, unter anderem im Bereich des „Operational Readiness and Airport Transfer“ (ORAT). Zudem umfasst das Segment Service-Bereiche der Fraport AG, die zentrale Dienstleistungen für den Fraport-Konzern erbringen.

## Wesentliche Standorte

### Flughäfen des Fraport-Konzerns

Kontinent	Standort	Flughafen	Gesellschaft	Anteil in %	Laufzeit	
					Beginn	Ende
Europa	Deutschland	Frankfurt	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide	100	1924	Unbefristet
	Slowenien	Ljubljana	Fraport Slovenija, d.o.o.	100	2014	Unbefristet
	Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	73,4	2017	2057
			Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece)	73,4	2017	2057
	Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2041
		Burgas		60	2006	2041
Russland	St. Petersburg	Northern Capital Gateway LLC/Thalita Trading Ltd.	25	2010	2040	
Südamerika	Brasilien	Fortaleza	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza	100	2017	2047
		Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042
	Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	80,01	2001	2041 <sup>1)</sup>
	Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya)	50/51 <sup>2)</sup>	1999	2051
Asien	China	Xi'an	Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	24,5	2008	Unbefristet
	Indien	Delhi	Delhi International Airport Private Ltd.	10	2006	2036 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Mit Verlängerungsoption.

<sup>2)</sup> Dividendenanteil: 50 %, Stimmrechtsanteil: 51 %; ab 2027 Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Dividendenanteil: 50 %, Stimmrechtsanteil: 49 %.

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA die Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland, Pittsburgh, Nashville und am JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, New York sowie das Retail-Flächenmanagement des Terminals B am Newark Airport in New Jersey.

Der Anteil des internationalen Geschäfts am Konzern-Ergebnis lag bei 81,6 %. Auf Deutschland entfielen 18,4 %.

### Aufteilung des Konzern-Ergebnisses

in %



**18,4**  
Deutschland

**81,6**  
Internationales  
Geschäft

### Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell von Fraport in Deutschland und im Ausland zählen neben wirtschaftlichen, (gesellschafts-)politischen und regulatorischen Faktoren auch Störereignisse wie klimatische Extrembedingungen oder Pandemien wie die im Berichtsjahr 2021 anhaltende Coronavirus-Pandemie. Diese Einflussfaktoren können sich sowohl auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage als auch auf das Angebot von Flugbewegungen und Sitzplätzen an den Konzern-Flughäfen auswirken. Auch beeinflussen diese externen Faktoren das Kaufverhalten der Passagiere an den jeweiligen Flughäfen und wirken so unmittelbar auf die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

**Wirtschaftswachstum** begünstigt die Nachfrage nach Flugreisen und fördert den Wohlstand einer Gesellschaft, der Grundvoraussetzung für private und geschäftliche Reisetätigkeit ist. Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch mit den Zinspolitiken der Zentralbanken und dem internationalen Devisenhandel sind die Währungskurse. Diese haben unter anderem Einfluss auf die Attraktivität von Tourismuszielen, die Reiseströme, das Buchungsverhalten der Passagiere sowie deren Kaufverhalten im Retail-Bereich. Zudem spielen die Devisenkurse eine wichtige Rolle für den finanziellen Beitrag einiger ausländischer Konzern-Gesellschaften, für die lokale Währungen in die Konzern-Währung Euro umgerechnet werden.

Weltweit wachsende **Inflationsraten** durch hohe Energiepreise sowie Lieferengpässe und Nachfrageüberhänge mindern die Kaufkraft und können bei steigenden Flugticketpreisen und Luftfrachttarifen die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen negativ beeinflussen. Dies gilt, auch wenn das Luftfrachtwachstum temporär von steigenden Tarifen aufgrund knapper Seetransportkapazitäten profitieren kann. Eine Leitzinserhöhung der Zentralbanken zur Inflationsbekämpfung wiederum führt zu einer wirtschaftlichen Abschwächung, die sich dämpfend auf die Luftverkehrsnachfrage auswirken kann.

**Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten**, insbesondere für Rohöl und damit Kerosin, haben einen Einfluss auf die Reiseintensität im Luftverkehr. Denn steigende Rohölpreise spiegeln sich je nach Marktlage in einer Erhöhung der Flugticketpreise wider und können die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb kann dies zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben.

Die **Politik** beeinflusst die Geschäfte von Fraport auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. So können sich Betriebseinschränkungen wie zum Beispiel Nachtflugverbote und Lärmschutzmaßnahmen, aber auch Reiserestriktionen negativ auf das Airline-Angebot und damit auch auf das Passagier- und Cargo-Aufkommen auswirken. Speziell die **Umweltpolitik** beeinflusst den Luftverkehr maßgeblich. So ist die Einführung von Abgaben grundsätzlich ein umweltpolitischer Ansatz. Weitere im Rahmen des Green Deals und des Programms „Fit for 55“ diskutierte Zielverschärfungen und Maßnahmen und die mögliche Einführung von Ticketmindestpreisen können zu einer deutlichen Verteuerung des Fliegens mit entsprechend negativer Nachfragewirkung führen.

Ein weiterer politischer Einflussfaktor ist die mögliche **Liberalisierung von Luftverkehrsrechten**. Dadurch können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen oder bereits bestehende Märkte vergrößern. Im Gegenzug sorgen Sanktionen oder eng gesteckte Luftverkehrsabkommen eher für die Abschottung von Märkten.

Zu den **Störeeignissen**, die massiven Einfluss auf das Passagieraufkommen haben können, gehören unter anderem terroristische Anschläge, Epidemien, Pandemien, Streiks und ungünstige Witterungsverhältnisse. Ihr Vorkommen und ihr Ausmaß sind nicht prognostizierbar, jedoch meist zeitlich und in der Regel auch räumlich begrenzt.

Der Luftverkehr war im Geschäftsjahr 2021 wie bereits 2020 von der **Coronavirus-Pandemie** betroffen. Die Auswirkungen der Pandemie werden auch in den folgenden Jahren spürbar sein. Aufgrund der verringerten Nachfrage ist zu erwarten, dass die Wettbewerbsintensität unter Flughäfen und Fluggesellschaften weiter zunehmen wird. Darüber hinaus führte staatliche Unterstützung zur Milderung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie weltweit zu einem erheblichen Anstieg der Staatsverschuldungen. Diesen könnte mit einem deutlichen Anstieg von Steuern und Abgaben begegnet werden. Daraus ergäbe sich eine weitere Belastung privater Haushalte mit möglichen negativen Auswirkungen auf geplante Reisebudgets. Es ist anzunehmen, dass der Flughafen Frankfurt aufgrund seiner zentralen Lage und umfassenden Intermodalität als Drehkreuz besonders an der erwarteten Erholung des Luftverkehrs nach der Coronavirus-Pandemie partizipiert.

Fraport beobachtet diverse Frühindikatoren, um Trends bei den Reise- oder Frachtströmen rechtzeitig zu erkennen. Auf wirtschaftlicher Ebene sind dies unter anderem die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und der Exporte beziehungsweise Importe (insbesondere der Europäischen Union beziehungsweise des Euroraums), die Industrieproduktion (Einkaufsmanagerindizes verschiedener Märkte und Produktionsindizes spezieller Gütergruppen), der Logistikindikator oder der private Konsum sowie die Inflationsentwicklung verschiedener Wirtschaftsräume. Darüber hinaus sind flugmarktspezifische Indikatoren, wie Reiseabsichten, Buchungsvorschauen oder Flugplanveröffentlichungen der Fluggesellschaften Bestandteil dieses regelmäßigen Monitorings.

#### **Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt**

Der Flughafen Frankfurt steht national und international in einer Wettbewerbssituation. National besteht Konkurrenz um Originärpassagiere mit Flughäfen mit überschneidendem Einzugsgebiet. International konkurriert der Flughafen Frankfurt aufgrund seiner



Funktion als internationaler Transferflughafen um nationale und internationale Umsteigepassagiere. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Deutsche Lufthansa, die im Geschäftsjahr 2021 einen Passagieranteil von mehr als 60 % in Frankfurt besaß. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul, Amsterdam-Schiphol und München, die ebenfalls in jeweils unterschiedlichem Maße durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France-KLM, Turkish Airlines und Deutsche Lufthansa geprägt sind. Aufgrund der in der Vergangenheit dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus der Region des Persischen Golfs steht der Standort Frankfurt auch im interkontinentalen Wettbewerb mit diesen Flughäfen. Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Der Bau des Terminal 3 sichert langfristig die landseitigen Kapazitäten, um den Standort zukunftsorientiert erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Aus diesem Grund hält der Vorstand trotz der Folgen der Coronavirus-Pandemie am Bau des Terminals 3 fest, wenngleich einzelne Maßnahmen und Vergaben zeitlich gestreckt wurden. Die Inbetriebnahme des Terminals 3 ist gemeinsam mit den weiteren Flugsteigen für 2026 geplant.

In der krisenbedingt veränderten Rangfolge der Top 10 der Europa-Rangliste setzte sich der neue Istanbul Flughafen (knapp 37 Mio) aufgrund seines hohen inländischen Verkehrsanteils erneut an die Spitze. Auch die Moskauer Flughäfen profitierten wieder vom starken inländischen Verkehrsaufkommen, sodass zwei von ihnen dieses Jahr in den Top 10 der Europa-Rangliste auf Platz zwei beziehungsweise fünf rangierten. Der Flughafen Frankfurt gliederte sich auch dieses Jahr wieder hinter Paris-Charles de Gaulle (26,2 Mio), Amsterdam-Schiphol (25,5 Mio) sowie vor Madrid (17,1 Mio) und London-Heathrow (19,4 Mio) ein. Zusätzlich zum Frankfurter Flughafen schaffte es der Konzern-Flughafen Antalya (21,9 Mio) auf Platz neun. Vom starken russischen Inlandsverkehr profitierte auch der Konzern-Flughafen Sankt Petersburg, der mit 18,0 Mio Fluggästen knapp die Rangliste verfehlte.

In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2021 ein Aufkommen von 12,5 Mio Passagieren verzeichnete. Bezogen auf seinen Luftfracht-Umschlag in Höhe von rund 2,3 Mio Tonnen war Frankfurt im Berichtsjahr 2021 der größte Flughafen Europas vor Paris-Charles de Gaulle und vor Amsterdam-Schiphol. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber mit 1,6 Mio Tonnen Cargo.

Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Frankfurt zu den größten Passagier- und Cargo-Flughäfen in Europa. Krisenbedingt sind Flughafenvergleiche stark vom Anteil der jeweiligen inländischen Verkehre, vom einzelnen nationalen Handeln der jeweiligen Quellländer sowie von individuellen Reisebestimmungen der Zielländer beeinflusst. Daher änderte sich auch im Jahr 2021 die Rangfolge zugunsten bislang volumenschwächerer Flughäfen mit hohem Anteil inländischer Passagiere. Rückschlüsse auf generelle strukturelle Veränderungen in den Rangfolgen lassen sich aus den Daten bisher nicht ziehen.

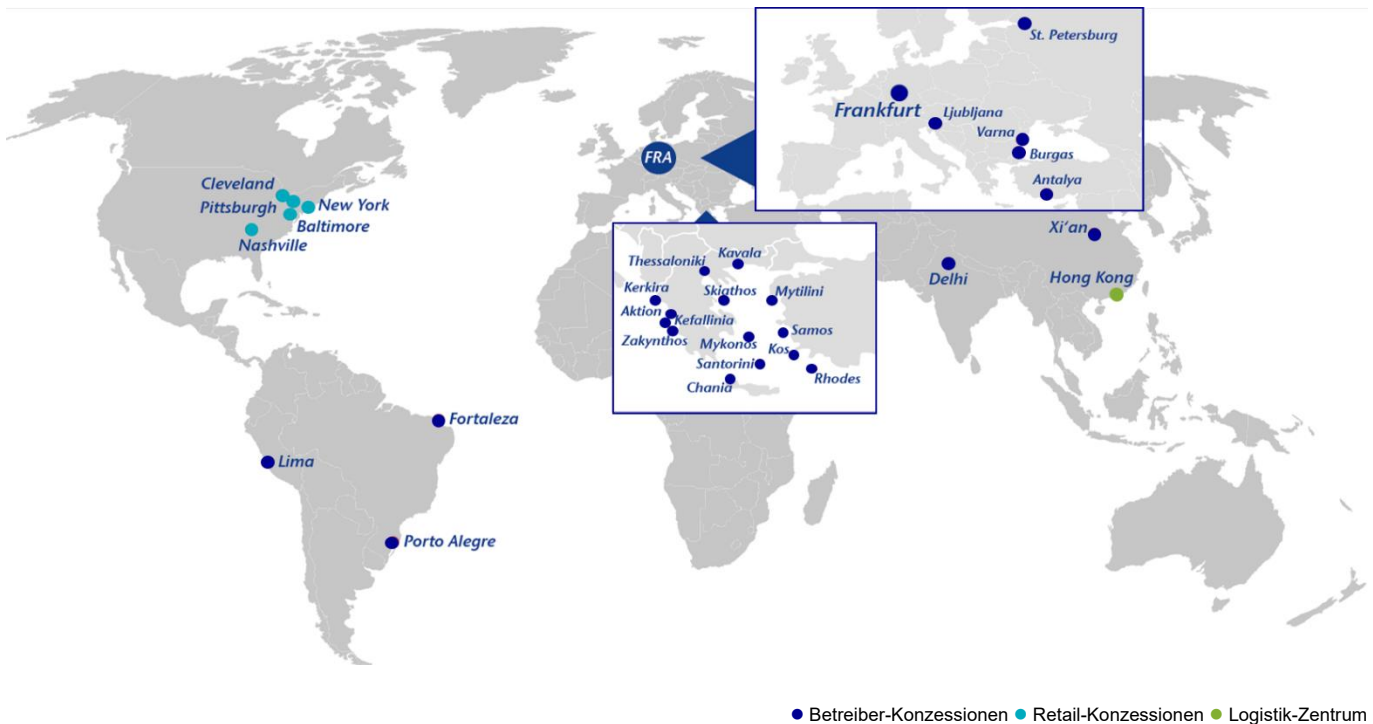
### Wettbewerbsposition in Europa

Rang	2021	2020	2019	Flughafen	Passagiere	Veränderung in %	Rang	2021	2020	2019	Flughafen	Luftfracht	Veränderung in %
→	1.	1.	5.	IST - Istanbul	36.988.563	58,5	→	1.	1.	1.	FRA - Frankfurt	2.228.796	20,0
↑	2.	5.	8.	SVO - Moskau	30.943.456	56,4	→	2.	2.	2.	CDG - Paris	1.982.394	21,1
↓	3.	2.	2.	CDG - Paris	26.201.698	17,7	→	3.	3.	4.	AMS - Amsterdam	1.667.304	15,7
→	4.	4.	3.	AMS - Amsterdam	25.492.633	22,0	→	4.	4.	5.	IST - Istanbul	1.572.504	12,6
↑	5.	9.	24.	DME - Moskau	25.065.087	52,9	↑	5.	6.	6.	LGG - Lüttich	1.412.205	26,8
↑	6.	8.	13.	SAW - Istanbul	24.991.916	47,2	↓	6.	5.	3.	LHR - London	1.397.103	22,2
↓	7.	6.	4.	FRA - Frankfurt	24.812.849	32,2	→	7.	7.	7.	LUX - Luxemburg	1.088.441	20,2
↓	8.	7.	6.	MAD - Madrid	24.119.214	41,2	→	8.	8.	8.	CGN - Köln	967.436	14,9
↑	9.	17.	12.	AYT - Antalya	21.919.453	124,9	→	9.	9.	10.	MLA - Mailand	741.775	45,1
↓	10.	3.	1.	LHR - London	19.395.354	-12,3	→	10.	10.	11.	BRU - Brüssel	660.216	30,4

Rangfolge nach ACI Europe (Februar 2022). Der Flughafen Leipzig/Halle ist nicht im Verband der ACI Europe und wird daher nicht in der Rangfolge angezeigt. Quelle: ADV (12.2021)

**Die Pünktlichkeitsquote** am Flughafen Frankfurt lag im Gesamtjahr 2021 bei 74,2 % und damit um 8,7 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Besonders die veränderte Verkehrsstruktur stellte den Abfertigungsbetrieb vor Herausforderungen. Sogenannte „Prachter“, also Passagiermaschinen, auf deren Bestuhlung statt der üblichen Passagiere Fracht transportiert wird, steigerten den Abfertigungsaufwand. Die im Tages- wie auch im Wochenverlauf ungleichmäßig verteilten Verkehrsspitzen erschwerten Kapazitäts- und Ressourcenplanung für eine reibungslose Abfertigung erheblich.

## Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



Die Entwicklung an den Konzern-Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt war im Berichtsjahr 2021 weiterhin wesentlich von der weltweiten Coronavirus-Pandemie und den daraus folgenden Maßnahmen zur Einschränkung des Infektionsgeschehens geprägt. Die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Standorten ist im Kapitel „Geschäftsverlauf“ zu finden. Innerhalb des angespannten Marktumfelds hat sich die Wettbewerbsposition der Konzern-Flughäfen wie folgt entwickelt:

Als Hauptstadtflughafen steht die Entwicklung des Flughafens **Ljubljana** grundsätzlich im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen und touristischen Aufschwung von Slowenien. Die durch die Insolvenz der Adria Airways im Herbst 2019 entstandenen und aufgrund der Coronavirus-Pandemie temporär nicht bedienten Destinationen wurden im Zuge der Verkehrserholung sukzessive aufgenommen. Nicht nur zuvor in Ljubljana aktive Fluggesellschaften wie die Deutsche Lufthansa oder Turkish Airlines erhöhten im vergangenen Jahr ihre Präsenz am Standort, sondern auch neue Fluggesellschaften wie Flydubai verbinden nun Ljubljana mit einer Vielzahl von Destinationen in Europa und im Nahen Osten. Diese Entwicklung untermauert die Attraktivität des Standorts und des Flughafens. Am 1. Juli 2021 wurde ein neues Passagierterminal mit einer Fläche von rund 10.000 Quadratmetern in Betrieb genommen. Dadurch wird die Servicequalität am Flughafen erhöht und die operativen Abläufe verbessert, so dass die Wettbewerbsposition des Flughafens Ljubljana gestärkt ist.

Die beiden brasilianischen Flughäfen **Porto Alegre** und **Fortaleza** bedienten 2021 nahezu ausschließlich inländischen Originärverkehr (Anteil des inländischen Passagieraufkommens: Fortaleza 98 %, Porto Alegre 99 %). Die Wiederaufnahme des LATAM-Hubs im November 2021 stärkte die Position des Flughafens Fortaleza im Marktumfeld nördlicher Inlandflughäfen. Die darüber hinaus geografisch günstige Lage von Fortaleza für Flüge zwischen Brasilien und Europa beziehungsweise Nordamerika sowie das Umfeld in einer Region mit starken Wachstumspotenzialen im Norden Brasiliens bieten Chancen, den internationalen Passagier- und Frachtverkehr zukünftig auszubauen. Auch in Porto Alegre bieten sich Entwicklungsmöglichkeiten an, wenngleich auf niedrigerem Niveau. LATAM Brazil, GOL und Azul bleiben die dominierenden Fluggesellschaften im Inland. Um die Wachstumsmöglichkeiten auf dem brasilianischen und südamerikanischen Frachtmarkt weiter zu nutzen, wurde am Flughafen Porto Alegre ein neues internationales Frachtzentrum (TECA) eröffnet. Die Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen der beiden Konzern-Gesellschaften wurden darüber hinaus aber krisenbedingt auf notwendige Arbeiten beschränkt. Verschieben auf 2022 wurde daher zum Beispiel die Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in Porto Alegre.

Der Flughafen Jorge Chávez in **Lima** ist Perus bedeutendster Flughafen und zählt zu den größten Flughäfen Südamerikas. Der Standort in Lima profitiert insbesondere von seiner geografischen Lage, die den Flughafen zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Verkehre zwischen Süd- und Nordamerika macht. Die größte Fluggesellschaft am Flughafen Lima, LATAM Peru, die infolge der Coronavirus-Pandemie in finanzielle Schwierigkeiten geraten war, bereitete zum Ende des Jahres 2021 den Abschluss des

Sanierungs- beziehungsweise Reorganisationsverfahrens nach US-Recht (bekannt als Chapter 11) vor. Am Standort Lima hält LATAM Peru ihre Marktpräsenz aufrecht, indem sie bereits einen Großteil der Flottenstärke aus der Zeit vor der Coronavirus-Pandemie wieder etablierte. Sie wird damit voraussichtlich weiterhin signifikant zum erwarteten Passagierwachstum im Jahr 2022 beitragen. Konkurrierende Fluggesellschaften, wie unter anderem SKY, Viva Air und Jetsmart verfolgen ebenfalls eine markante Wachstumsstrategie. SKY selbst hat die eigene Flottenstärke von Anfang 2020 zum Jahresende 2021 übertroffen und trägt damit im Low-Cost-Segment deutlich zur Erholung und zum weiteren Wachstum des Passagieraufkommens im Jahr 2022 bei. Jetsmart baute 2021 seine Flottenpräsenz ebenfalls aus. Der parallel laufende Ausbau am Flughafen Jorge Chávez umfasst den Bau eines neuen Passagierterminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive Vorfeldern und Rollwegen sowie weiterer peripherer Infrastruktur, um auch zukünftig ausreichende Kapazitäten für das weitere Wachstum im südamerikanischen Luftverkehrsmarkt bereitzustellen. Das Jahr 2021 brachte wesentliche Fortschritte im Bau der neuen Start- und Landebahn und des Flugsicherungstowers, deren Fertigstellung für Ende 2022 geplant ist. Für das neue Passagierterminal sieht der Konzessionsvertrag eine Fertigstellung und Inbetriebnahme im ersten Quartal 2025 vor.

Die Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen an den stark touristisch geprägten Standorten Griechenland, Varna und Burgas sowie in Antalya werden im Wesentlichen durch die Charterverkehre touristischer Anbieter beeinflusst. Meist gibt es keine signifikante Konzentration auf einzelne Fluggesellschaften. Die Standorte sind, neben der wirtschaftlichen Entwicklung in den jeweiligen Herkunftsländern der Verkehre, in besonderem Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Sicherheit, Qualität und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen abhängig.

**Fraport Greece** betreibt 14 griechische Regionalflughäfen. Dies sind die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio/Prevezka, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos und Samos. Die Coronavirus-Pandemie und die damit verbundenen Beschränkungen und die Reisezurückhaltung der Passagiere vor allem in der ersten Jahreshälfte beeinträchtigten Fraport Greece weiter spürbar. In den Sommer- und Herbstmonaten verzeichnete der Verkehr dann eine massive Erholung. An einigen kleineren Flughäfen wurde das Vorkrisenniveau in einigen Monaten sogar übertroffen. Diese Entwicklung unterstreicht die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination auch unter den Rahmenbedingungen der Coronavirus-Pandemie und zeigt darüber hinaus das Potenzial für einen deutlichen Nachfrageanstieg in den kommenden Jahren. Nach dem Abschluss der Baumaßnahmen im Rahmen der 40-jährigen Konzession wurden die Entgelte auch an den verbleibenden drei Flughäfen Kos, Santorini und Thessaloniki, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, im April 2021 auf durchschnittlich 18,50 € je abfliegenden Passagier zuzüglich lokaler Inflationsentwicklung angehoben.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** waren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Neben Charterverkehren versprechen Low-Cost-Verkehre weiteres langfristiges Wachstumspotenzial. Der Inlandverkehr machte rund 10% des Passagieraufkommens aus. Wizz Air stellte den mit Abstand größten Passagieranteil. Neben den beiden in Varna stationierten Flugzeugen mit insgesamt 17 Destinationen stationierte Wizz Air im Sommer 2021 ein weiteres Flugzeug in Burgas und bindet den Standort während der Sommersaison an nunmehr 16 Destinationen an. Die Terminals bieten durch sukzessive, modulare Erweiterungsmaßnahmen an beiden touristischen Standorten ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Nach den Flughäfen Istanbul und Istanbul-Sabiha Gökçen ist **Antalya** der drittgrößte Passagierflughafen der Türkei und weiterhin einer der wesentlichen touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Die Entwicklung des Verkehrs in Antalya ist, neben der politischen und wirtschaftlichen Stabilität des Landes, wesentlich von der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie und der Nachfrage nach Urlaubsreisen in die Region rund um Antalya abhängig. Ende 2021 erhielt ein Konsortium aus Fraport und seinem türkischen Konsortialpartner TAV im Rahmen einer Auktion den Zuschlag für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya. Diese beginnt Anfang 2027 nach Ablauf der aktuellen Konzession und hat eine Laufzeit bis Ende 2051. Im Rahmen der neuen Konzession wird im ersten Quartal 2022 mit notwendigen Ausbaumaßnahmen an den Terminals und weiteren Flächen am Flughafen begonnen. Damit wird langfristig die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Antalya im Segment der touristischen Airports in der Mittelmeerregion sichergestellt.

Der Flughafen Pulkovo in **St. Petersburg** gehört zu den größten Flughäfen Russlands. Die Verkehrsentwicklung 2021 war vor allem geprägt von umfassenden Reisebeschränkungen, die den internationalen Verkehr stark beeinträchtigten. Der nationale Verkehr in die russischen Regionen hingegen stieg in Verbindung mit einem stark ausgebauten Angebot an Low-Cost-Verbindungen deutlich an und übertraf das Vorkrisenniveau. In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung können daher Investitionsmaßnahmen insbesondere in die Infrastruktur zur Abfertigung des Inlandverkehrs notwendig werden. Die Entwicklung der Passagierzahlen hängt – neben Änderungen bestehender Reisebeschränkungen und der politischen Stabilität des Landes – auch von der

Entwicklung des Rubels im Vergleich zum US-Dollar und dem Euro ab, die insbesondere das Reiseverhalten russischer Fluggäste beeinflusst.

Der Flughafen **Xi'an** gehört zu den größten Flughäfen in Zentralchina. Der Standort ist im Wesentlichen durch originären Verkehr geprägt. Daher bietet der bislang nur geringe Anteil an Umsteigerverkehr dem Flughafen aufgrund seiner geografischen Lage langfristig weiteres Wachstumspotenzial.

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

## Struktur

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2021 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben.

Der Strategische Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ wurde in „Aviation“ umbenannt. Durch die Nutzung dieses international üblichen Begriffs wird insbesondere für Kunden eine bessere Orientierung angestrebt. Darüber hinaus wurde der Zentralbereich „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ seit April 2021 als Stab dem Ressortvorstand Retail und Real Estate direkt zugeordnet.

Zudem wurde das Konzern-Unternehmen FraSec Fraport Security Services GmbH im Jahr 2021 neu organisiert. Dabei werden die bisherigen operativen Tätigkeitsbereiche zweckgebunden zusammengefasst und in drei eigenständigen Tochterunternehmen unterhalb der FraSec Fraport Security Services GmbH aufgespalten. Seit 1. Juli 2021 werden alle Kontrolldienstleistungen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) in der FraSec Luftsicherheit GmbH abgebildet. Die Sicherheitskontrollen nach §§ 8 und 9 LuftSiG sowie die klassischen Sicherungs- und Bewachungsaufgaben werden bei der FraSec Flughafensicherheit GmbH gebündelt. Alle Tätigkeiten aus dem Dienstleistungsbereich fallen in die Verantwortung der FraSec Services GmbH. Aufgaben und Personal der Zentralbereiche verbleiben in der Dachgesellschaft FraSec Fraport Security Services GmbH.



Im November 2021 hat die FraSec Luftsicherheit GmbH und die Dr. Sasse Gruppe mit Sitz in München eine strategische Partnerschaft im Bereich Luftsicherheit geschlossen. Gemeinsames Ziel ist es, das hohe Qualitätsniveau im Luftsicherheitsbereich aufrechtzuerhalten und bestehende Prozesse kontinuierlich zu verbessern.

### Rechtliche Konzern-Struktur

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafenbetreibermodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit knapp 7.900 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 18.400 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 31 Flughäfen aktiv (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“).

Zum 31. Dezember 2021 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 59 Gesellschaften im engeren Sinn und 80 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 59 beziehungsweise 78 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 57 dargestellt.

### Organisatorische Konzern-Struktur

Als Leitungsorgan trägt der Vorstand die strategische und operative Verantwortung für das Unternehmen. Der Vorstand setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Retail und Real Estate), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur) und Prof. Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.





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

Zur Steuerung des Konzerns hat der Vorstand die Geschäftstätigkeit in vier Segmente unterteilt: „Aviation“, „Retail & Real Estate“ und „Ground Handling“, die im Wesentlichen am Standort Frankfurt aktiv sind, sowie „International Activities & Services“, das vor allem die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt beinhaltet. Die Segmente umfassen die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche der Fraport AG und beinhalten zudem die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften.

Zusätzlich zu den vorgenannten Strategischen Geschäfts- und den direkt zugeordneten Servicebereichen erbringen zehn Zentralbereiche der Fraport AG in Frankfurt unter anderem konzernweite Leistungen.

Zum 31. Dezember 2021 stellte sich die Segmentstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

### Fraport-Konzernstruktur

				
<b>Segmente<sup>1)</sup></b>	<b>Aviation</b>	<b>Retail &amp; Real Estate</b>	<b>Ground Handling</b>	<b>International Activities &amp; Services</b>
<b>Direkt zugeordnete strategische Geschäfts- und Servicebereiche</b>	Aviation	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen Integriertes Facility Management Zentrales Infrastrukturmanagement
<b>Wesentliche Konzern-Gesellschaften</b>	FraSec	Media Frankfurt	FraGround FraCareServices	Fraport USA Fraport Slovenija Fortaleza & Porto Alegre Lima Fraport Greece Twin Star Antalya Thalita/Northern Capital Gateway Xi'an
<b>Zentralbereiche</b>				
Finanzen und Investor Relations   Interne Revision   Investitions- und Projektcontrolling   Kosten- und Ergebniscontrolling   Personalserviceleistungen   Rechnungswesen   Rechtsangelegenheiten und Compliance   Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit   Unternehmenskommunikation   Zentraler Einkauf und Bauvergabe				

<sup>1)</sup> Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

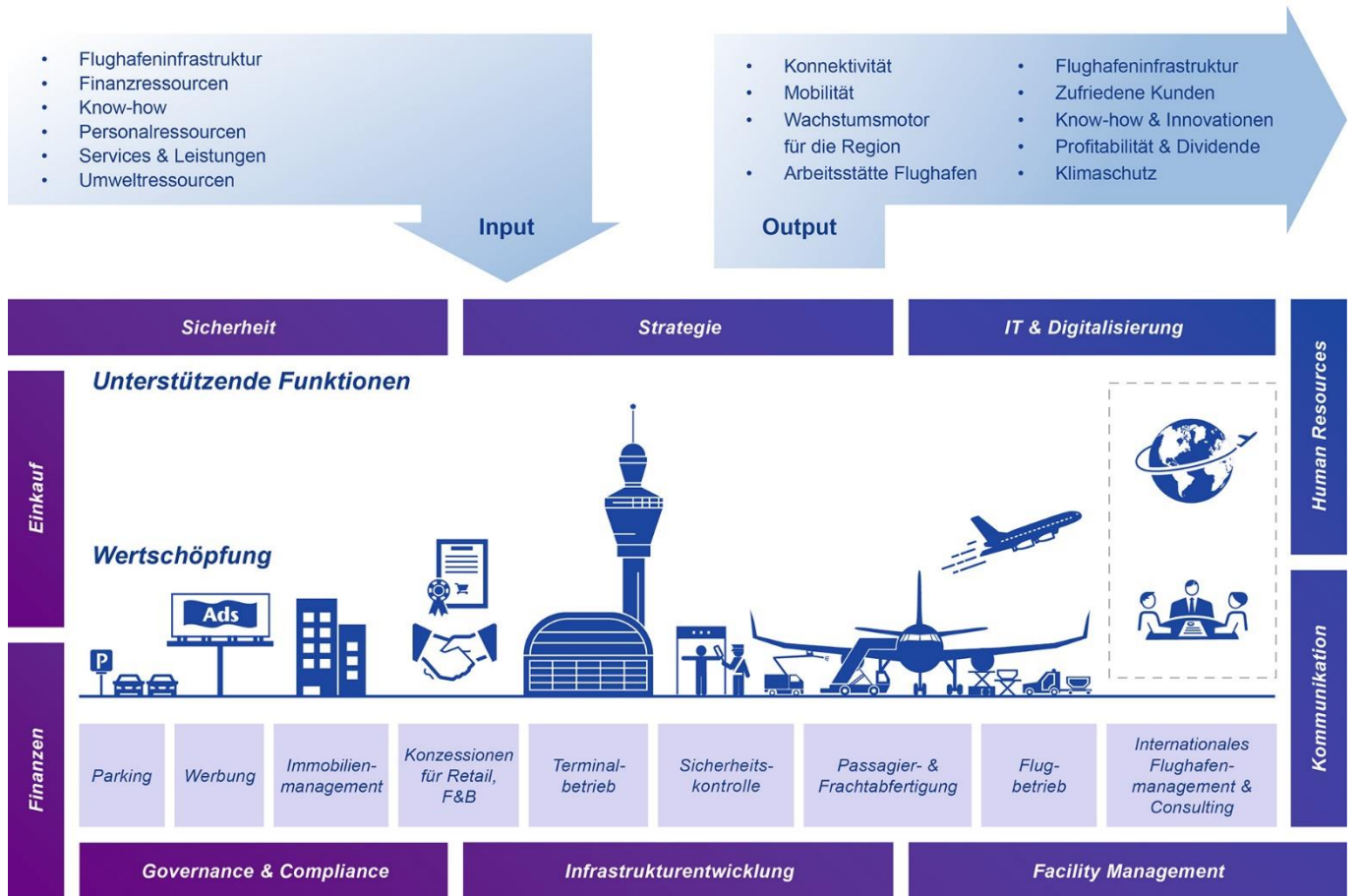
## Strategie

Das strategische Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ wurde 2020 als notwendige Reaktion auf die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie ins Leben gerufen und 2021 fortgeführt. Bereits vor der Coronavirus-Pandemie wirkten sich die schwächere allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, Anpassungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie strukturelle Veränderungen im Luftverkehr spürbar auf Fraport und insbesondere den Standort Frankfurt aus. Es ergab sich die Notwendigkeit, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Im Zuge der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie erhöhte sich der Druck noch einmal schlagartig. Das Programm adressiert dabei Herausforderungen, die struktureller, organisatorischer und kultureller Natur sind. Die erforderliche Ergebnisverbesserung wurde zeitlich und in ihrer Höhe ausgeweitet und Kostenreduzierungen wurden noch stärker in den Fokus gerückt. Eine zentrale Zielsetzung des Programms, den Personalstand am Standort Frankfurt um rund 4.000 Beschäftigte zu reduzieren, konnte 2021 erreicht werden. So waren zum 31. Dezember 2021 rund 4.348 Mitarbeitende weniger beschäftigt als zum 31. Dezember 2019. Zudem wurden weitreichende organisatorische Anpassungen definiert und weitestgehend mit Wirkung zum 1. Januar 2021 umgesetzt. Das Hauptaugenmerk liegt aktuell aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie und ihrer wiederkehrenden negativen Auswirkungen auf den weltweiten Flugverkehr darauf, die Liquidität langfristig zu sichern sowie die Ressourcen und Kapazitäten auf ein Szenario bei rund 50 Mio Passagieren anzupassen, sodass das Unternehmen mit diesem gegenüber 2019 reduzierten Passagiervolumen dennoch profitabel ist. Das strategische Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ zielt deshalb auf die Senkung der Kosten sowie die Steigerung der Erlöse ab. Damit die Qualität der Prozesse auch mit nachhaltig reduziertem Personalbestand gewährleistet werden kann, liegt der Fokus nun auf den folgenden vier Programmzielen:



Die aus der Coronavirus-Pandemie resultierende verminderte Nachfrage und damit verbundene Überkapazitäten erhöhen den bereits sehr intensiven Wettbewerb zwischen den Flughäfen und steigern zusätzlich den hohen Kosten- und Preisdruck der Airlinekunden. In diesem Umfeld sind die Qualität der angebotenen Services sowie verlässliche, flexible Prozesse kritische Erfolgsfaktoren. Die Anstrengungen von Fraport sind deshalb darauf ausgerichtet, allen Kundengruppen ein weiterhin exzellentes Produkt zu bieten. Das Leitbild mit dem Motto „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ steht somit nach wie vor für die notwendige Fokussierung des Fraport-Konzerns und der gesamten Wertschöpfungskette auf den Kunden.

**Wertschöpfungskette**



**Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert**

Nach dem weltweiten Verkehrseinbruch in den Jahren 2020 und 2021 bedingt durch die Coronavirus-Pandemie wird sich das Verkehrsaufkommen aktuellen Prognosen von Verbänden und Flugzeugproduzenten zufolge bis Mitte des Jahrzehnts erholen. Im Anschluss wird erneut ein langfristig stabiles Wachstum des Luftverkehrsmarktes erwartet. Fraport richtet seine Strategie auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes und dessen Markttrends aus. Positiven Einfluss auf die Entwicklung haben insbesondere ein weltweit angenommenes Wirtschaftswachstum und eine global wachsende und stärker konsumierende Mittelschicht. Weitere Aufhol- und Wachstumseffekte resultieren aus der globalen Ausrichtung von Wirtschaft und Bildung sowie dem prognostizierten zunehmenden Verkehr aus Migration und Tourismus. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet.

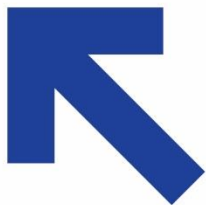


**Prognose zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs untermauert Wachstumsperspektiven**

Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	2021 - 2040	Verkaufte Passagierkilometer	+ 3,9 %
Boeing	2021 - 2040	Verkaufte Passagierkilometer	+ 4,0 %
Embraer	2021 - 2037	Verkaufte Passagierkilometer	+ 3,3 %
ACI	2021 - 2040	Anzahl Passagiere	+ 5,1 %

**Strategische Ziele**

Die Vision des Fraport-Konzerns mit ihren fünf strategischen Zielen dient der Umsetzung des Leitbildes und hat aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen mehr denn je Bestand:



*Unsere Vision:  
Wir sind **Europas**  
bester **Flughafen-**  
**betreiber** und  
setzen **weltweit**  
**Standards.***







### Wachstum in Frankfurt und international

Die erwartete, oben beschriebene Marktentwicklung zeigt, dass der Luftverkehr langfristig ein Wachstumsmarkt bleibt. Mit den im Rahmen des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ angestoßenen und in weiten Teilen umgesetzten Maßnahmen richtet Fraport das Unternehmen neu aus, um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen und nachhaltig an diesem Wachstum zu partizipieren – sowohl am Standort Frankfurt als auch international.

Fraport will die Hub-Funktion des Standorts Frankfurt weiter stärken und seine Attraktivität für Netzwerk-Carrier, aber auch mittelfristig für den Low-Cost-Markt erhöhen. Dafür ist es erforderlich, dass am Flughafen Frankfurt land- und luftseitig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Insbesondere der Bau des Terminal 3 sichert die langfristig erforderliche Infrastruktur am Standort, weshalb Fraport ungeachtet der Coronavirus-Pandemie daran festhält.

Auch an den internationalen Standorten führt Fraport die begonnenen und kapazitativ notwendigen Ausbaumaßnahmen fort. Die Modernisierungsmaßnahmen an den griechischen Flughäfen wurden 2021 erfolgreich abgeschlossen. Am Flughafen Lima brachte das Jahr 2021 wesentliche Fortschritte beim Bau der neuen Start- und Landebahn und des Flugsicherungstowers, deren Fertigstellung für Ende 2022 geplant ist. Für das neue Passagierterminal sieht der Konzessionsvertrag eine Fertigstellung und Inbetriebnahme im ersten Quartal 2025 vor. Zudem hat Fraport zusammen mit dem Partner TAV Airports Holding am 1. Dezember 2021 die Betriebskonzession für den Flughafen Antalya bis zum Jahr 2051 erhalten. Im Rahmen der Konzession sind Infrastrukturprojekte wie der Ausbau von Terminal 2 sowie die Schaffung neuer VIP-Bereiche geplant (siehe Kapitel „Wesentliche Standorte“).

Die Rolle des Flughafens Frankfurt als eines der führenden Frachtdrehkreuze in Europa soll ebenso weiter gestärkt werden und die Fracht als strategisches Standbein ausgebaut werden. Gerade in der Coronavirus-Pandemie konnte der Flughafen Frankfurt seine Systemrelevanz für die Versorgung Deutschlands und der Welt mit lebenswichtigen Gütern, wie Schutzmasken, Medikamenten und medizinischem Gerät, unter Beweis stellen. Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu gewährleisten und den Bedürfnissen von Industrie und Versendern zu entsprechen, sorgt Fraport gemeinsam mit seinen Standortpartnern dafür, dass der Flughafen alle Anforderungen an einen effizienten Fracht-Hub erfüllt. Dazu investiert Fraport kontinuierlich in die physische und digitale Infrastruktur des Flughafens. So wurde 2021 eine Datenaustauschplattform in Betrieb genommen, um Zoll- und weitere Importprozesse am Standort digital zu standardisieren. Ebenfalls wurde der Frankfurter Flughafen als Projektpartner des mit rund 7 Mio € vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Digitalen Testfeld Air Cargo ausgewählt. Das Projekt wird einen wesentlichen Beitrag liefern, um die Luftfracht digitaler und effizienter zu gestalten.

Trotz der mittelfristigen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf das Geschäftsmodell hält Fraport an seinen langfristigen Wachstumszielen fest. Das Verkehrsvolumen soll dem allgemeinen Markttrend folgen, der Aviation-Umsatz gesteigert und ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum im Non-Aviation-Segment erreicht werden. Auch soll das internationale Geschäft weiter wachsen und langfristig seinen Anteil am Konzern-EBITDA und -Ergebnis erhöhen.

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport insbesondere das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. Die entsprechenden Kennzahlen sind im Kapitel „Geschäftsverlauf“ zu finden.

Fraport misst das konzernweite Ergebniswachstum und steuert dieses unter anderem über die Entwicklung des Konzern-EBITDA und -Ergebnisses, des ROFRA, der Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA sowie des Free Cash Flows. Eine Beschreibung der Entwicklung dieser Kennzahlen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2022 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten.

Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in und außerhalb von Frankfurt ergeben, sind dem „Risiko- und Chancenbericht“ zu entnehmen.



### Serviceorientierter Flughafenbetreiber

Das Leitbild und der Slogan „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ geben den Anspruch einer ausgeprägten Kunden- und Serviceorientierung an allen Standorten vor. Durch motivierte Mitarbeiter, effiziente Prozesse und anforderungsgerechte Infrastruktur erlangen die Konzernflughäfen eine führende Position in ihrem jeweiligen Luftverkehrsmarkt.

Im Jahr 2021 wurde aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen besonderer Wert auf die Gesundheit der Kunden und die bestmögliche Minderung des Infektionsrisikos gelegt. Zur Gewährleistung eines sicheren Flughafenbetriebs wurden an allen Standorten umfassende Maßnahmenprogramme umgesetzt. In Frankfurt wurden die Maßnahmen auch einer Prüfung des TÜV Hessen unterzogen und mit dem TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“ ausgezeichnet. Der Frankfurter Flughafen sowie die Konzern-Flughäfen in Griechenland und Bulgarien erhielten die von der ACI vergebene Airport Health Accreditation für die erfolgreiche Implementierung von organisatorischen, infrastrukturellen und personellen Corona-Schutzmaßnahmen.

Generell erwarten Passagiere zunehmend individuelle Angebote, die das Reisen bequemer und intelligenter machen. Um einen Mehrwert für Fluggäste zu schaffen, betreut Fraport seine Passagiere entlang der kompletten Reisekette – von der Reiseplanung bis zum Abschluss der Reise. Dafür setzt Fraport zunehmend auf technologische Lösungen. Besonderer Fokus gilt zudem einer zuverlässigen Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und der schnellen Gepäckausgabe bei ankommenden Flügen, da der Gepäckprozess einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit hat. Die von Fraport entwickelte Lösung zur biometrischen Erkennung von Gepäckstücken hat im vergangenen Jahr den ACI Innovation Award gewonnen und belegt die intensiven Bestrebungen von Fraport, seine Leistungen für den Kunden stets weiter zu verbessern.

Fraport und das Bundesinnenministerium haben sich darauf geeinigt, dass Fraport ab dem Jahr 2023 die Verantwortung für die Durchführung der Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt übernehmen wird. Damit verfolgt Fraport das Ziel, die Kontrollprozesse besser in bestehende Abläufe zu integrieren und so Wartezeiten, die vor der Coronavirus-Pandemie häufig zu Kritik der Passagiere und Fluggesellschaften führten, möglichst zu vermeiden.

Mit der Nordverlagerung der Sicherheitskontrollen im Terminal 1, Halle B setzt Fraport die ständige Weiterentwicklung auch seiner bestehenden Terminalflächen konsequent fort. Zunächst wird der östliche Teil der neuen Sicherheitskontrolle in Halle B errichtet, danach erfolgt die Umsetzung im westlichen Teil. Insgesamt entstehen in der Halle B 16 Sicherheitskontrollspuren neuester technischer Generation. Mit dem Umbau wird die Kapazität der Sicherheitskontrollen erhöht, ein größeres luftseitiges Retail-Angebot realisiert und das Umsteigen von den Flugsteigen A und B effizienter und komfortabler gestaltet. Zur Vorbereitung werden aktuell sukzessive die Check-in-Schalter in den Hallen A und B auf den neuesten technischen Stand gebracht und mit modernen Check-in- und Gepäckabgabeautomaten ausgestattet.

Neben den Passagieren sind für Fraport auch die Geschäftspartner der Flughäfen, wie unter anderem Fluggesellschaften, Einzelhändler und Logistiker, von zentraler Bedeutung. Fraport bietet seinen Partnern konzernweit eine optimale Geschäftsgrundlage, damit diese im Wettbewerb erfolgreich sind. Technologisch unterstützt werden Prozesse und Schnittstellen kontinuierlich verbessert, um Abläufe weiter zu vereinfachen und zu beschleunigen. Fraport und Lufthansa haben sich auf die Intensivierung ihrer strategischen und operativen Zusammenarbeit verständigt. Ziel ist es, gemeinsam Passagierprozesse und -erlebnisse zu verbessern, Effizienzpotenziale zu nutzen und damit die zentrale Rolle des Hubs Frankfurt im internationalen Wettbewerb weiter auszubauen.

An allen Konzern-Flughäfen soll die Kunden- und Serviceorientierung stetig verbessert werden. Dafür ist es notwendig, Kundenbedürfnisse zu verstehen und Feedback zu erhalten. Deshalb werden in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen regelmäßig Kundenbefragungen durchgeführt. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie wurden diese in den Jahren 2020/21 allerdings zum Teil ausgesetzt oder in reduzierter Form durchgeführt. Mit seinen Geschäftspartnern ist Fraport dennoch kontinuierlich im direkten Austausch.

Das Ziel „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ misst Fraport unter anderem mithilfe nichtfinanzieller Leistungsindikatoren. Die Globalzufriedenheit der Passagiere in Frankfurt spiegelt die Wirksamkeit und den Erfolg aller passagierorientierten Prozesse sowie Service-Angebote zur Steigerung der Passagierzufriedenheit und -bindung am Standort wider. Auch die Gepäck-Konnektivität ist ein wesentliches Maß für die Leistungsfähigkeit als Hub-Flughafen. Ein weiterer Qualitätsindikator für Frankfurt als Drehkreuz ist die Pünktlichkeitsquote (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“).

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Konzern-Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sind dem Kapitel „Steuerung“ zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2022 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ enthalten.



### **Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit**

Alle Konzern-Gesellschaften, Geschäftsfelder und Services im Fraport-Konzern erbringen ihre Leistungen zu Qualitäts- und Kostenstrukturen, die mit spezialisierten Luftverkehrsdienstleistern im Wettbewerb bestehen können. Durch optimale Zusammenarbeit im Konzern sollen die operativen Kosten weiter reduziert und flexibilisiert werden.

In den Geschäftsjahren 2020 und 2021 bestand die Herausforderung zunächst darin, die Liquidität im Fraport-Konzern zu sichern und weiter auszubauen. Sowohl am Heimatstandort Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen weltweit hat Fraport deshalb frühzeitig auf den Einbruch der Verkehrszahlen reagiert und unmittelbar Kostensenkungen eingeleitet. In diesem Zusammenhang wurden alle betrieblich nicht zwingend notwendigen Sachausgaben soweit wie möglich reduziert. In Frankfurt wurden geplante Investitionen im Bestand reduziert oder zeitlich verschoben. Im Rahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ wurde der geplante Personalabbau umgesetzt und damit wurden die Personalkosten strukturell verringert. Ebenfalls wurde vom Modell der Kurzarbeit Gebrauch gemacht und dadurch bis Ende 2021 die Arbeitsleistung an das gesunkene Arbeitsvolumen angepasst. Um den zu erwartenden wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie entgegenzuwirken, gleichzeitig aber auch die personellen Grundlagen einschließlich des Erhalts von qualifizierten Arbeitskräften für die betriebliche Bewältigung des wieder wachsenden Luftverkehrs zu schaffen, wurden die Möglichkeiten der Kurzarbeit genutzt und ein Notlagen-Tarifvertrag für die deutschen Verkehrsflughäfen verhandelt, dem sich Fraport angeschlossen hat.

Um die Wirtschaftlichkeit und den Erfolg von Fraport langfristig zu gewährleisten, ist es zugleich unabdingbar, Prozesse, Organisation und Kultur im Fraport-Konzern nachhaltig anzupassen und auf eine agilere Zusammenarbeit auszurichten. So werden durch Bündelung von gleichen oder ähnlichen Aufgabenbereichen, beispielsweise im zentralen Infrastrukturmanagement, Mitarbeiter-Pools gebildet, um Ressourcen effizienter zu steuern und auszulasten. Zudem werden Prozesse konsequent verschlankt. Für eine strukturierte, systematische Vorgehensweise wurde das Programm Prozessoptimierung@FRA unter der Sponsorenschaft des Vorstands aufgesetzt.

Nicht zuletzt sollen Entscheidungswege deutlich kürzer und damit die Umsetzungsgeschwindigkeit im Unternehmen erhöht werden. Ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg ist die Einrichtung beziehungsweise Stärkung einer Projektorganisation in vielen Bereichen und dadurch eine deutlich flachere Führungsstruktur. Durch die Umwidmung von Führungs- zu Fachstellen und die Neueinführung einer Fach- und Projektablaufbahn wurden Führungsspannen erweitert und Führungstiefen reduziert.

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sind dem Kapitel „Steuerung“ zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung dieser Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2022 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten.



### **Lernende Organisation & Digitalisierung**

Flexibles und schnelles Reagieren gehört für Fraport als Dienstleistungsunternehmen zum operativen Alltag. Risiken und Chancen werden rechtzeitig erkannt, Veränderungen im Markt antizipiert. Lernen findet täglich und überall statt – sowohl in der Führung als auch im Fachlichen. Dazu nutzt Fraport die Möglichkeiten der Fortbildung, des interaktiven Lernens, moderner agiler Projekttechniken sowie der aktiven Rückmeldung.

Die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur steht dabei klar im Fokus. Die Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen soll durch agile Arbeitsweisen gestärkt und die Leistungs- und Führungskultur ausgebaut werden. Um dem Anspruch gerecht zu werden, voneinander zu lernen, wurde der regelmäßige Austausch von Fachexperten aus dem Fraport-Konzern zu spezifischen Fragestellungen des Flughafenmanagements fortgeführt.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist geprägt von Schnellebigkeit und Unsicherheit. Anpassungsfähigkeit ist dabei ein entscheidender Schlüsselfaktor. Um die sich bietenden Chancen der Digitalisierung und Innovation in diesem Sinne zu nutzen, wurde die 2020 verabschiedete Digitalisierungs- und Innovationsstrategie umgesetzt. Dabei versteht Fraport Digitalisierung und Innovation als einen Hebel zur zeitnahen Verbesserung der finanziellen Ergebnisgrößen – sie werden genutzt, um zusätzliche Umsatzpotenziale zu erschließen, Kosten zu reduzieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. So will Fraport durch Standardisierung und Automatisierung wettbewerbsfähige Kostenstrukturen schaffen. In diesem Zusammenhang werden repetitive Prozesse identifiziert und die manuelle Arbeit auf einen Ersatz durch Robotic Process Automation hinterfragt. Die ersten Pilotprojekte dazu liefen im Jahr 2021 im Bereich Rechnungswesen. In der Zwischenzeit erfolgt ein Roll-out in weiteren Bereichen. Über weitere Projekte, die durch die Digital Factory angestoßen wurden, wird die Digitalisierung von analogen und manuellen Prozessen verfolgt. Dadurch wurden im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres 14 Projekte in Zusammenarbeit mit externen Partnern innerhalb von drei Monaten erfolgreich zur Entwicklung von Minimum Viable Products geführt. So wurden beispielsweise durch eine automatische Nummernschilderkennung der Zufahrtsprozess für unsere Kunden in der CargoCity Süd verbessert und ein Yield Management für unser Parkraummanagement eingeführt. 2022 steht im Rahmen der Digitalisierungs- und Innovationsstrategie die Ausweitung der Digital Factory innerhalb des gesamten Fraport-Konzerns im Mittelpunkt.

Mehr zu Innovationen und Ideen im Fraport-Konzern ist dem Kapitel „Forschung und Entwicklung“ zu entnehmen.



### Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

Fraport macht es sich zur Aufgabe, mit seinen Partnern und Nachbarn konzernweit respektvoll und wertschätzend umzugehen.

Für seine Beschäftigten nimmt Fraport seine unternehmerische Verantwortung als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber wahr. Durch langfristige, systematische Weiterentwicklungsangebote, attraktive Mitarbeiterangebote und Talentmanagement-Programme bindet Fraport qualifizierte und motivierte Beschäftigte und sichert so die eigene Wettbewerbsfähigkeit. Auch wenn in Zeiten der Coronavirus-Pandemie durch die Einführung von Kurzarbeit und Sachkostensenkungen unvermeidliche Abstriche gemacht werden mussten, möchte Fraport viele dieser Leistungen und Programme weiterhin anbieten. In diesem Sinne wird auch den Auszubildenden, die 2022 die Ausbildung beenden, eine befristete Übernahme angeboten, um im Anschluss an die Ausbildung erste Berufserfahrungen sammeln zu können.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport zudem persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Einen besonderen Schwerpunkt setzt Fraport auf Entwicklungsmaßnahmen, die der Erhöhung des Anteils von Frauen in Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften dienen.

Auch ein ganzheitlicher, integrierter Arbeits- und Gesundheitsschutz ist wesentlicher Bestandteil unternehmerischer Gesamtverantwortung im Fraport-Konzern. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie stand im Geschäftsjahr 2021 das Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz erneut besonders im Fokus. Sowohl am Standort Frankfurt als auch international wurden umfassende Schutzmaßnahmen ergriffen, wie zum Beispiel die Umsetzung der ständig weiterentwickelten Arbeitsschutzregelungen, die Tragepflicht von Mund-Nasen-Bedeckungen, Abstandsmarkierungen, der Einsatz von Hygieneschutzscheiben beziehungsweise -trennwänden und das Aufstellen von Desinfektionsmittelspendern. Zudem wurden Arbeitsprozesse angepasst, um den betrieblichen Arbeitsalltag für die Beschäftigten im Einklang mit den rechtlich vorgegebenen Corona-Arbeitsschutzmaßnahmen so sicher wie möglich zu gestalten. Die Mitarbeiter wurden durch Informationsmaterialien und Unterweisungen fortlaufend zu den geltenden Hygiene- und Verhaltensregeln informiert und sensibilisiert.

Zu guter Nachbarschaft gehört auch gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement in den jeweiligen Regionen. Das Förderkonzept der Fraport AG „Aktiv für die Region“ dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Weiter unterstützt das Unternehmen sowohl Breiten- als auch Profisport und pflegt langfristige Partnerschaften mit Frankfurter Kultureinrichtungen. An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen ebenfalls von der wirtschaftlichen Leistung, zum Beispiel durch Spenden oder Sponsoring-Aktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Im Jahr 2021 und voraussichtlich auch in den kommenden Jahren sieht sich das Unternehmen allerdings durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie gezwungen, konzernweit entsprechende Ausgaben zu reduzieren.

Fraport sieht sich in der Verantwortung, den mit dem Flughafenbetrieb einhergehenden ökologischen Anforderungen gerecht zu werden. Im Bereich des Klimaschutzes hat Fraport sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf insgesamt 120.000 Tonnen zu senken und bis 2045 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein. Im Jahr 2021 beliefen sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 163.520 Tonnen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Dabei sollen keine Emissionen kompensiert werden. Um den Strombedarf aus regenerativen Energien zu decken, bezieht die Fraport AG seit Juli 2021 Strom aus bestehenden Wind-Onshore-Anlagen. Zudem wurde ein Corporate Power Purchase Agreement über den Bezug von Windenergie ab Mitte 2026 abgeschlossen. Gleichzeitig setzt das Unternehmen darauf, am Flughafen selbst Strom zu erzeugen, und verfolgt deshalb den weiteren Ausbau von Fotovoltaikanlagen am Standort (siehe auch Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“).

Die internationalen Konzern-Flughäfen beteiligen sich neben Frankfurt zunehmend an der Airport Carbon Accreditation des internationalen Flughafenverbands ACI (siehe auch Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“).

Der aktive und passive Schallschutz trägt zusätzlich dazu bei, die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf sein Umfeld zu begrenzen. Emissionsabhängige Flughafenentgelte am Standort Frankfurt bieten den Fluggesellschaften finanzielle Anreize, Flugzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen einzusetzen. An den Konzern-Flughäfen wurden ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen und lokalen Regelungen zum Lärmschutz umgesetzt und Monitoring-Systeme implementiert.

Zur Überprüfung seines Anspruchs, attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber zu sein, verwendet Fraport die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die Krankenquote. Diese Kennzahlen hat der Vorstand neben der CO<sub>2</sub>-Emission als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren des Ziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ definiert (siehe auch Kapitel „Steuerung“). Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2022 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ enthalten.

## Steuerung

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

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Trotz der Einschränkungen aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde die Messung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit, Gepäck-Konnektivität und CO<sub>2</sub>-Emissionen, auch wenn mit verändertem Umfang, wieder aufgenommen. Die Mitarbeiterzufriedenheit wurde im Geschäftsjahr 2021 im Rahmen sogenannter Puls-Checks in der Fraport AG erhoben. Die Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern wurde nicht erhoben.

Der Vorstand fokussiert sich ab der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2021 auf nachfolgende bedeutsamste finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren, deren Entwicklungen in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“, „Wertorientierte Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ dargestellt sind und für die im Kapitel „Geschäftsausblick“ entsprechende Prognosen formuliert wurden.

## Übersicht bedeutsamster finanzieller und nichtfinanzieller Leistungsindikatoren

Themenfeld	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Wert 2021
Ertragslage/ Vermögens- und Finanzlage	Wir wollen langfristiges Ertragswachstum generieren und die Finanzkraft trotz zukünftiger Investitionen auf hohem Niveau halten.	Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12 (Mio €)	Rund 2,6 Mrd €	2022	Konzern	1.901,6
		EBITDA (Mio €)	Zwischen etwa 760 Mio € und circa 880 Mio €	2022	Konzern	757,0
		EBIT (Mio €)	Zwischen 320 Mio € bis rund 440 Mio €	2022	Konzern	313,7
		Konzern-Ergebnis (Mio €)	Zwischen etwa 50 Mio € bis circa 150 Mio €	2022	Konzern	91,8
		Liquidität	Überproportionale Liquiditätsdeckung	Über den gesamten Zeitraum der Coronavirus-Pandemie hinweg	Konzern	3.564,3
		Eigenkapitalquote (%)	>30 %	Unbefristet	Konzern	23,1
		Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Max. 5x	Unbefristet	Konzern	8,4
		Free Cash Flow (Mio €)	In etwa auf dem Niveau von 2021	2022	Konzern	-772,3
		ROFRA (%)	>WACC (2021: 7,3 %)	Unbefristet	Konzern	3,4
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir wollen die Zufriedenheit unserer Kunden halten und weiter steigern.	Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	≥80 % <sup>1)</sup>	2026	Fraport AG <sup>2)</sup>	91/83 <sup>3)</sup>
		Gepäck-Konnektivität (%)	>98,5 %	2026	Fraport AG	98,3
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen.	Mitarbeiterzufriedenheit	– <sup>4)</sup>	–	Konzern	–
			Besser als Vorjahreswert <sup>4)</sup>	2021	Fraport AG	82,5 <sup>5)</sup>
	Wir wollen den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland steigern.	Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30 %	2021	Konzern (Deutschland) <sup>6)</sup>	27,1
		30 %	2021	Fraport AG	26,4	
Arbeits- und Gesundheitsschutz	Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken.	Krankenquote (%)	≤7,2%	2025	Konzern (Deutschland) <sup>6)</sup>	6,7
			≤7,2%	2025	Fraport AG	5,9
Klimaschutz	Wir wollen die CO <sub>2</sub> -Emissionen verringern.	CO <sub>2</sub> -Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	120.000 t <sup>7)</sup>	2030	Konzern <sup>8)</sup>	163.520 <sup>9)</sup>
			75.000 t <sup>7)</sup>	2030	Fraport AG	114.015 <sup>9)</sup>

<sup>1)</sup> Ab Eröffnungsjahr Terminal 3 für den Flughafen Frankfurt: ≥85 %.

<sup>2)</sup> Ab Wiederaufnahme der regulären Passagierbefragungen Zielwert gültig für den Fraport-Konzern.

<sup>3)</sup> Aufgrund von methodischer Umstellung werden die Ergebnisse getrennt für das erste und das zweite Halbjahr 2021 berichtet.

<sup>4)</sup> Langfristige Zielsetzung wird nach Wiederaufnahme der konzernweiten und methodisch angepassten Mitarbeiterbefragung definiert.

<sup>5)</sup> Wert 2021 auf Basis des Puls-Checks in Prozent erhoben.

<sup>6)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

<sup>7)</sup> Zielwert 2045: 0 t CO<sub>2</sub> („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

<sup>8)</sup> Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

<sup>9)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

## Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie als Bewertungsmaßstab der Unternehmensziele „Wachstum in Frankfurt und international“ sowie „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ wider. Die Steuerung, abgeleitet aus der Konzern-Strategie, erfolgt vorrangig auf Konzern-Ebene; segmentspezifische Kennzahlen werden dazu unterstützend verwendet.

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport vor allem Kennzahlen der Konzern-Ertragslage, der Konzern-Vermögens- und -Finanzlage sowie Kennzahlen, die die Ertragslage in Verbindung zur Vermögens- und Finanzlage setzen (wertorientierte Steuerung). Im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie steuert und bewertet der Vorstand die

Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen. In diesem Kontext kann es durch strategische Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des internationalen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen.

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Wichtigkeit für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2022 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten. Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ zu finden.

### Kennzahlen der Ertragslage

Die Ertragslage umfasst die Darstellung und Erläuterung maßgeblicher Ergebnisbestandteile und -kennzahlen. Während die Ertragslage im Rahmen der turnusgemäßen Berichterstattung vergangenheitsorientiert über die Geschäftsentwicklung berichtet und in der Prognoseberichterstattung prognostiziert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die daraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige Steuerung des Unternehmens.

Die für Fraport bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die **Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12**, das **EBITDA**, das **EBIT** und das **Konzern-Ergebnis**.

Das EBITDA sowie indirekt das Konzern-Ergebnis über das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS) sind zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement (siehe auch Vergütungsbericht unter [www.fraport.com/de/publikationen](http://www.fraport.com/de/publikationen)).

### Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

Das Ergebnis der strategisch ergriffenen Maßnahmen und der operativen Geschäftstätigkeit von Fraport bildet sich neben der Ertragslage auch in der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns ab. Für Fraport sind dabei ungeachtet der negativen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Kennzahlen insbesondere die Entwicklung der Eigenkapitalquote, der Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA und des Free Cash Flows von wesentlicher Bedeutung. Darüber hinaus wurde die Konzern-Liquidität vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie als Steuerungsgröße eingeführt.

Die Höhe der **Eigenkapitalquote** stellt für Fraport die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Geschäftstätigkeit dar. So ist beispielsweise zur Finanzierung großer strategischer Projekte – wie das Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt – eine solide Eigenkapitalbasis unerlässlich und ist unter anderem ein Maßstab für die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens. Ziel ist es, eine Eigenkapitalquote von mindestens 30 % zu erreichen.

Darüber hinaus dienen dem Vorstand insbesondere das Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA und der Free Cash Flow als bedeutsamste finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzkraft. Die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** gibt Auskunft über die finanzielle Stabilität des Unternehmens und darüber, wie viele Jahre benötigt werden, um die Netto-Finanzschulden über das EBITDA zu tilgen, wenn für beide Kennzahlen konstante Zahlen angenommen werden. Der Vorstand hat ein Verhältnis von maximal 5 für diese Kennzahl beschlossen und hält daran fest, diesen Zielwert nach dem Überwinden der Folgen der Coronavirus-Pandemie mittelfristig wieder zu erreichen.

Der **Free Cash Flow** gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern, und/oder den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden. Basierend auf den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die operative Geschäftstätigkeit von Fraport sowie aufgrund der fortlaufenden Investitionstätigkeiten in Frankfurt und international geht der Vorstand mittelfristig von einem negativen Free Cash Flow aus.

Die **Konzern-Liquidität** gibt Aufschluss über die finanzielle Stabilität des Fraport-Konzerns auch über einen langfristigen Zeitraum hinweg. Der Vorstand strebt an, über den Zeitraum der Coronavirus-Pandemie hinweg eine überproportionale Liquiditätsdeckung sicherzustellen.

### Verbindungen der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage (wertorientierte Steuerung)

Zur nachhaltigen Steigerung des Konzernwerts zieht der Vorstand gezielt Parallelen zwischen der Entwicklung der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage. In diesem Zusammenhang plant und steuert der Vorstand die Konzern-Entwicklung nach wertorientierten Management-Prinzipien.

Bedeutsamste Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist für Fraport der „Return on Fraport-Assets“, kurz: **ROFRA**, der die unterschiedlich großen Segmente des Fraport-Konzerns im Hinblick auf Wertschaffung vergleichbar macht. Der ROFRA gibt – dem aktuellen WACC gegenübergestellt – an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend (ROFRA > WACC) oder nicht wertschaffend sind (ROFRA < WACC). Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie haben einen deutlich negativen Effekt auf die Wertschaffung der Segmente. Die Berechnung des WACC ist im Kapitel „Wertbeitrag“ dargestellt.



Der ROFRA berechnet sich über das um die Vorsteuerergebnisse der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften erweiterte EBIT dividiert durch die Fraport-Assets. Die Fraport-Assets bezeichnen das durchschnittlich im Konzern beziehungsweise in den Segmenten gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Kapital inklusive der Buchwerte der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften. Zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten (der Wertschaffung durch Abschreibung des Vermögens) setzt der Vorstand planmäßig abzuschreibende Aktiva innerhalb der Fraport-Assets mit der Hälfte der historischen Anschaffungs-/Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anteile an at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und sonstige nicht in Abschreibung befindliche Assets – hier insbesondere die Anlagen im Bau – werden zu vollen AHK angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Die sonstigen Sachanlagen beinhalten auch die im Rahmen von IFRS 16 zu berücksichtigenden Nutzungsrechte aus Leasingverträgen. Sie werden zu den hälftigen Anschaffungs-/Herstellungskosten in die Berechnung einbezogen.

Der ROFRA ist zudem in der Vorstandsvergütung verankert und unterstreicht das langfristige Ziel, konzernweit wertschaffend zu wirtschaften (siehe auch Vergütungsbericht unter [www.fraport.com/de/publikationen](http://www.fraport.com/de/publikationen)).

### Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zu den Kennzahlen der finanziellen Entwicklung misst sich Fraport an der Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind und sich vor allem aus den Unternehmenszielen „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sowie „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ der Konzern-Strategie ableiten.

Die Beschreibung der Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr sowie umgesetzte Maßnahmen sind in den Kapiteln „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ dargestellt. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2022 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten.



Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) zu entnehmen. Diese Berichterstattung ist kein Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

### **Kundenzufriedenheit und Produktqualität**

Die Qualität der erbrachten Leistungen und die damit einhergehende Zufriedenheit der Kunden sind für Fraport entscheidende Wettbewerbsfaktoren und von großer Bedeutung für den langfristigen Geschäftserfolg. Klares Ziel ist die Steigerung der eigenen Qualität und eine Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. Zur Messung und Steuerung nutzt Fraport eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den bedeutsamsten Indikatoren zählen die **Globalzufriedenheit** der Passagiere sowie die **Gepäck-Konnektivität**.

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen, Prozessen und dem Service am Flughafen Frankfurt insgesamt. Wie schon das Jahr 2020 war auch das abgelaufene Berichtsjahr 2021 von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt.

Die Globalzufriedenheit der Passagiere wurde im ersten Halbjahr 2021 im Rahmen einer gegenüber dem Vorjahr nochmals reduzierten Dauerfluggastbefragung (Fraport-MONITOR) erhoben. Pro Monat wurden 900 Interviews durchgeführt, während der verkürzte Fragebogen weitestgehend beibehalten wurde. Parallel zu der regulären Dauerfluggastbefragung führte Fraport einen im Jahr 2020 gestarteten Methodentest fort, bei dem im ersten Halbjahr 2021 monatlich zusätzlich mindestens 400 Passagiere nicht mehr persönlich befragt wurden, sondern selbst den Fragebogen des Fraport-MONITOR ausfüllten. Dies erfolgte auf ihrem eigenen mobilen Endgerät (Smartphone, Tablet, Laptop) oder auf einem von den Interviewern vor Ort gestellten Tablet. Diese digitale Selbstausfüller-Befragung löste die bisherige Face-to-Face-Befragung zum 1. Juli 2021 vollständig ab. Um Bewertungsunterschieden aufgrund der neuen Befragungsart Rechnung zu tragen, erfolgt die Berichterstattung zur Kundenzufriedenheit für das Jahr 2021 separat für das erste und zweite Halbjahr.

Der Fraport-MONITOR soll auch im Jahr 2022 in einem reduzierten Umfang fortgeführt werden. Dabei bleiben der Basisfragebogen und die Anzahl der abzufragenden Zufriedenheitskriterien weitestgehend unverändert. Die Stichprobengröße wird in Abhängigkeit von den prognostizierten Passagierzahlen gestaffelt erhöht.

Aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie wurde die ursprünglich geplante Anzahl an Befragungen zur Passagierzufriedenheit an den vollkonsolidierten internationalen Konzern-Flughäfen nicht realisiert. Die im Jahr 2021 erhobenen Daten reichen daher nicht aus, um im Berichtszeitraum einen validen Wert zur Globalzufriedenheit im Auslandsportfolio auszuweisen. Dies gilt folglich auch für die Globalzufriedenheit im Konzern, die sich im Jahr 2021 mangels vollständiger Datenbasis nicht abbilden lässt. Aus diesem Grund hat der Vorstand beschlossen, die Globalzufriedenheit für den Fraport-Konzern im Jahr 2021 nicht als Steuerungsgröße heranzuziehen. Für die Fraport AG behielt die Kennzahl ihre Steuerungsrelevanz.

Der Zielwert zur Globalzufriedenheit in Höhe von 80 % für den Flughafen Frankfurt blieb trotz der Umstellung der Befragungsart im gesamten Berichtsjahr 2021 unverändert. Dieser Zielwert soll bis zur Eröffnung von Terminal 3 beibehalten werden. Ab dem Eröffnungsjahr von Terminal 3 hat sich Fraport einen Wert von mindestens 85 % als Ziel gesetzt.

Der Zielwert der Konzern-Globalzufriedenheit, die sich als gewichteter Durchschnitt der Globalzufriedenheit in Frankfurt und an den vollkonsolidierten internationalen Flughäfen zusammensetzt, blieb ebenso unverändert bei 80 %. Die Erfassung der Globalzufriedenheit im Konzern wird umgesetzt, sobald die Regelbefragungen der Passagiere an allen vollkonsolidierten internationalen Flughäfen wieder vollumfänglich aufgenommen werden.

Die **Gepäck-Konnektivität** gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Die Gepäck-Konnektivität misst unter anderem die Performance des Flughafens im Rahmen seiner Funktion als Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von rund 50 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Dabei zeugt eine hohe und stabile Anschlusssicherheit von der guten Qualität der Gepäckprozesse. Ziel ist es auch weiterhin, langfristig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen.

### **Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber**

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität sind die Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber für Fraport ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Unter Attraktivität versteht die Fraport AG die Schaffung guter

Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter. Um seine Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber messbar zu machen und steuern zu können, nutzt Fraport verschiedene Leistungsindikatoren, wie beispielsweise die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie die Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

Die **Mitarbeiterzufriedenheit** ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Fraport ist davon überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl wird normalerweise jährlich anhand einer Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie in Griechenland, Slowenien, Bulgarien und Brasilien nahmen zuletzt 2019 an der Befragung teil.

Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Abläufe an allen Standorten des Fraport-Konzerns wurde in den Jahren 2020 und 2021 auf die Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit durch das bewährte Instrument des Fraport-Barometers verzichtet. Angesichts der signifikanten Veränderungen von Inhalten und Rahmenbedingungen der Aufgabenerledigung aller Beschäftigten durch die Pandemie und ihre Auswirkungen auf den Betrieb wäre eine valide Ermittlung von Zufriedenheitswerten und ein verlässlicher Vergleich mit Vorjahreswerten nicht möglich gewesen.

Anstelle des methodisch gesicherten, aber aufwendigen Instruments der konzernweiten Mitarbeiterbefragung wurden zunächst in der Fraport AG sogenannte Puls-Checks eingeführt. Die kurzen und kompakten Online-Umfragen messen über einen längeren Zeitraum hinweg den „Puls“ im Unternehmen und geben so einen Einblick in das Stimmungsbild und die Zufriedenheit der Belegschaft. Darüber hinaus ermitteln allgemeine Fragen eine Orientierungszahl zum Umgang von Fraport mit der Krise.

Bis zur Wiederaufnahme der Mitarbeiterbefragung wird auf das Instrument der Puls-Checks zurückgegriffen. Dabei strebt der Vorstand an, den Zufriedenheitswert in der Fraport AG mindestens auf dem Niveau des Vorjahres zu halten.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert die Fraport AG persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für die Fraport AG ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG bei der Förderung von **Frauen für Führungspositionen** der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften. Dies entspricht auch der Zielsetzung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“. In der Berichterstattung werden Führungskräfte, die an den Vorstand berichten, der Ebene 1 zugeordnet. Führungskräfte, die an diese erste Führungsebene berichten, werden der Ebene 2 zugeordnet. In Bezug auf die Konzern-Gesellschaften in Deutschland erfolgt eine Zuordnung der Führungsebenen auf Basis vergleichbarer Funktionen bei der Fraport AG. In der Berichterstattung bis 2021 wurden die Ziele für die beiden Berichtsebenen zusammengefasst. Entsprechend dem „Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ wird die Entwicklung der Quote der Frauen in Führungspositionen ab der Berichterstattung 2022 je Berichtsebene getrennt gezeigt. Das Ziel ist es, bis Ende 2026 den Anteil der Frauen in Führungspositionen im Konzern in Deutschland, auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 30,8 % und auf der darunterliegenden Führungsebene auf 30,2 % zu steigern. Für die Fraport AG soll der Anteil von Frauen in Führungspositionen entsprechend auf 31,8 % auf der ersten Führungsebene und 30,9 % auf der darunterliegenden Führungsebene gesteigert werden. Fraport respektiert die lokalen Gegebenheiten und erlegt daher den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten nach deutschem Recht auf.

### **Arbeits- und Gesundheitsschutz**

Durch ein präventiv ausgerichtetes Gesundheitsmanagement trägt Fraport als verantwortungsvoller Arbeitgeber zum Ausbau und Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der **Krankenquote**. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von krankheitsbedingten Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider. Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der damit verbundene Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer linearen Zunahme der langfristigen Erkrankungen bei. Die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingten Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote steht dabei grundsätzlich im Fokus. Seit der Berichterstattung 2019 hat der Vorstand die Konzern-Krankenquote auf den Einbezug der deutschen Konzern-Gesellschaften beschränkt. Aufgrund unterschiedlicher regionaler gesetzlicher Regelungen, aber auch wegen der von den deut-

schen Konzerngesellschaften abweichenden Personalstrukturen spielt die Krankenquote in den internationalen Konzern-Gesellschaften für das lokale Management eine untergeordnete Rolle. Ziel ist sowohl für den Fraport-Konzern in Deutschland als auch für die Fraport AG, eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025 zu erreichen. Darüber hinaus stehen für den Gesundheits- und Arbeitsschutz im Konzern weiterhin die Maßnahmen zur Bewältigung der Coronavirus-Pandemie im Mittelpunkt.

### Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Fraport-Umweltpolitik ist der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen. Dazu dient in der Fraport AG sowie in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden, die Einführung und Umsetzung von Umweltmanagementsystemen. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die **CO<sub>2</sub>-Emission** bestimmt. Im Jahr 2021 hat Fraport die konzernweiten Zielgrößen und -laufzeiten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß angepasst, um einen aktiven Beitrag zur Klimaneutralität zu leisten. Für die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Fraport AG und die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen unmittelbar oder mittelbar verantworten, wird angestrebt, sie bis zum Jahr 2030 auf 120.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Die Fraport AG will die CO<sub>2</sub>-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 75.000 t senken. Dies ist zugleich ein wichtiger Schritt für die im Jahr 2045 angestrebte Klimaneutralität. Bis zu diesem Zeitpunkt will Fraport vollständig CO<sub>2</sub>-frei sein. Auf dem Weg dahin hat sich Fraport Zwischenziele gesetzt. Bis 2040 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Konzern auf 40.000 t und in der Fraport AG auf 25.000 t reduziert werden. Bei der Zielerreichung werden Kompensationen ausgeschlossen („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

### Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements der Fraport AG sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die Erzielung einer angemessenen **Rentabilität** und die Sicherung der **Flexibilität**. Dabei hat die Sicherung der Liquidität oberste Priorität. Sie wird grundsätzlich, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung – über den operativen Cash Flow – als auch durch die Außenfinanzierung mittels Fremdkapital – sichergestellt. Im Zusammenhang mit der Strukturierung von Finanzierungen für die Fraport AG, aber auch im internationalen Geschäft, werden einfache und transparente Finanzierungskonzepte angestrebt. Dem Auftreten von finanziellen Risiken, hervorgerufen unter anderem durch Fremdwährungen, wird in erster Linie soweit wie möglich mit währungskongruenten Finanzierungen (natural hedge) begegnet. Im Folgenden wird dargestellt, wie das Finanzmanagement in der Fraport AG umgesetzt wird.

Zur Sicherstellung der Liquidität im Rahmen des Finanzmanagements verfolgt die Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Privatplatzierungen/Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Die wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Sicherung der operativen Liquidität, der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten und aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt. Im Geschäftsjahr 2021 war darüber hinaus der negative Free Cash Flow durch verschiedene Finanzierungsmaßnahmen auszugleichen. Dieser negative Free Cash Flow ergab sich einerseits durch die laufenden Ausbauinvestitionen, wurde aber andererseits zusätzlich verstärkt durch die weiterhin niedrigen Passagierzahlen infolge der Coronavirus-Pandemie. Trotz des anspruchsvollen Finanzierungsumfelds ist es der Fraport AG gelungen, nicht nur die dafür notwendigen Mittel am Kapitalmarkt zu erhalten, sondern auch die Liquiditätsreserve weiter substanziell zu erhöhen. Unter den eingesetzten Finanzierungsinstrumenten ist vor allem die Emission einer Anleihe im ersten Quartal in Höhe von 1,1 Mrd € hervorzuheben. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, das heißt abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit der Höhe des Finanzierungsvolumens und unter Beachtung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. Kredite können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen hält die Fraport AG Termingeldanlagen sowie liquide Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Ausfallrisiken im Zuge der Liquiditätsvorhaltung begrenzt die Fraport AG mit einer breit diversifizierten Mittelanlage. Innerhalb des Asset Managements wird zum Großteil in Unterneh-

mensanleihen mit Investment Grade Rating investiert. Ein Großteil der Anlagen bezieht sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Schuldscheindarlehen, Commercial Papers sowie Termingeldanlagen bei Banken. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden. Die Liquidität in diesen Konzern-Gesellschaften ist – über den jederzeitigen Zugriff auf die eigene Liquidität sowie darüber hinaus im Rahmen von teilweise getroffenen Vereinbarungen auch auf die Finanzmittel der Fraport AG – permanent gesichert, sodass eine externe Mittelbeschaffung nicht notwendig ist. Mit der engen Anbindung dieser Gesellschaften an die Fraport AG ist parallel dazu auch die Beachtung der anderen strategischen Ziele des Finanzmanagements innerhalb dieser Konzern-Gesellschaften sichergestellt.

Bei den vollkonsolidierten und at-Equity einbezogenen ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgt die Sicherstellung der Liquidität, abhängig von den jeweiligen Gesellschaftsanteilen, entweder durch Projektfinanzierungen, bilaterale Darlehen oder durch eine interne Mittelbereitstellung über Konzern-Darlehen beziehungsweise Eigenkapital. Unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Besonderheiten eines Projekts sowie der lokalen Rahmenbedingungen wird bei vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften über die Art der Bereitstellung der notwendigen Mittel entschieden. Bei at-Equity einbezogenen Konzern-Gesellschaften werden in der Regel klassische Projektfinanzierungsstrukturen verwendet, bei denen das Risiko der Fraport AG grundsätzlich auf das eingebrachte Kapital sowie gegebenenfalls über zusätzlich notwendige Haftungsübernahmen begrenzt ist.

Die wesentlichen strategischen Finanzierungsmaßnahmen in den ausländischen Konzern-Gesellschaften betreffen insbesondere die Ausbaupflichtungen im Rahmen der Konzessionen in Lima und Antalya.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in Brasilien wurden im Geschäftsjahr 2021 weitere Inanspruchnahmen aus dem Jahr 2018 abgeschlossenen Darlehensverträgen in lokaler Währung vorgenommen. Da die Investitionsmaßnahmen im Wesentlichen abgeschlossen sind, erfolgen in den nächsten Monaten nur noch wenige Abrufe für nachlaufende Arbeiten. In Lima ist vorgesehen, die bestehenden Ausbaupflichtungen aus einem Mix, bestehend aus zusätzlich einzubringenden Eigenmitteln, dem Operativen Cash Flow und Fremdkapital, zu finanzieren. Als ein erster Schritt zur Beschaffung des Fremdkapitals wurde im Jahr 2020 eine Finanzierung über 450 Mio USD aufgenommen.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2021 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ auf die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen sind im Risiko- und Chancenbericht dargestellt.

## Wertbeitrag

Neben dem ROFRA nutzt Fraport den Wertbeitrag als Messgröße für Wertschaffung. Der Wertbeitrag wird jährlich konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene erhoben. Er ergibt sich aus dem „adjustierten“ EBIT – das auch die Vorsteuerergebnisse der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften beinhaltet – abzüglich der Fraport-Assets multipliziert mit dem WACC. Die Berechnung der Fraport-Assets ist im Kapitel „Steuerung“ dargestellt.



Ziel ist es, langfristig für das regulierte Segment Aviation, einen Wertbeitrag von null und für die weiteren Segmente deutlich positive Wertbeiträge zu generieren.

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital Asset Pricing Modells und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafentgelte. Aufgrund des sich ständig

ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur überprüft Fraport den WACC regelmäßig und passt ihn bei Bedarf an. Der WACC wird auch für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Der WACC reduzierte sich im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr auf 6,1 % (vor Steuern; 2020: 6,4 %). Für Details zur Anwendung und Ermittlung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der WACC setzt sich wie folgt zusammen:

### Berechnung des WACC

Eigenkapitalkosten	Fremdkapitalkosten
<b>Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 10,1 %</b>	<b>Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 2,4 %</b>
Eigenkapitalquote 53 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 47 % (verzinslich 34 % / unverzinslich 13 %)
<b>WACC vor Steuern 6,1 %</b>	

### Rechtliche Angaben

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

### Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2021 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend eigene Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 27 zu entnehmen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2021 52,02 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,71 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß den letzten offiziellen Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2021): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % und British Columbia Investment Management Corporation 3,05 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 31 sowie Anhang der Fraport AG in Tz. 27). Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. Im Geschäftsjahr 2021 wurden eigene Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG über die Börse erworben (Aktienrückkauf gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG). Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen.

Auf der Hauptversammlung am 1. Juni 2021 wurde ein neues genehmigtes Kapital (genehmigtes Kapital II) von 458,8 Mio € beschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals, um insgesamt bis zu 458,8 Mio € durch Ausgabe von bis zu 45.884.352 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen. Bei der Ausnutzung des genehmigten Kapitals II haben die Aktionäre ein Bezugsrecht.

Weiterhin wurde auf der Hauptversammlung 2021 beschlossen, das Grundkapital um bis zu 120,2 Mio € zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das bedingte Kapital dient der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden.

### **Abhängigkeitsbericht**

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,31 % (im Vorjahr: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,71 % (im Vorjahr: 20,48 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

### **Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung**

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB in Verbindung mit § 289f HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289f HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern, um eine auf den Konzern bezogene Gesamtaussage zu den Grundsätzen der Unternehmensführung zu ermöglichen. Die gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ und auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) veröffentlicht.

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

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2021 angewendet.

## Wirtschaftsbericht

### Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten die Konzern-Flughäfen mehrheitlich einen Anstieg des Passagieraufkommens.

Der Konzern-Umsatz erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 466,3 Mio € auf 2.143,3 Mio € (+27,8 %). Bereinigt um die Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 449,1 Mio € auf 1.901,6 Mio € (+30,9 %). Die positive Entwicklung ist dabei insbesondere auf die konzernweite Verkehrserholung im Geschäftsjahr 2021 zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im Berichtszeitraum auf 354,6 Mio € und lagen damit um 272,8 Mio € über Vorjahr. Dies ist unter anderem auf den vom Bund und dem Land Hessen gleichermaßen gewährten Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten in Höhe von insgesamt 159,8 Mio € zurückzuführen. Darüber hinaus wurden die sonstigen betrieblichen Erträge durch die geschlossene Vereinbarung von Fraport Greece zur Kompensation der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie mit 92,8 Mio € sowie die realisierten Erstattungsansprüche der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Höhe von 26,5 Mio € positiv beeinflusst. Der Erlass weiterer kurzfristiger Mindestleasingzahlungen bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA in Höhe von 35,2 Mio € wirkte sich ebenfalls positiv aus.

Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 59,4 Mio € auf 894,6 Mio € (+7,1 %). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Aufwendungen um 42,2 Mio € (+6,9 %). Der Personalaufwand reduzierte sich deutlich gegenüber dem Personalaufwand vor Sondereinflüssen des Vorjahres (-28,8 Mio € beziehungsweise 3,2 %) aufgrund der Reduzierung des Personalbestands. Das Konzern-EBITDA lag bei 757,0 Mio € (+1.007,6 Mio €). Leicht geringere Abschreibungen (-14,2 Mio €) und ein verbessertes Finanzergebnis in Höhe von -197,3 Mio € führten zu einem positiven Konzern-Ergebnis von 91,8 Mio € (im Vorjahr: -690,4 Mio €).

Der Free Cash Flow verbesserte sich spürbar auf -772,3 Mio € (im Vorjahr: -1.400,0 Mio €). Grund dafür war im Wesentlichen das positive Konzern-Ergebnis, das unter anderem von den zahlungswirksamen Einmaleffekten im Zusammenhang mit erstatteten Vorhaltekosten und Sicherheitsdienstleistungen der Vorjahre beeinflusst war. Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich in Verbindung mit dem negativen Free Cash Flow und entsprechend umfangreichen Finanzierungsmaßnahmen um 836,2 Mio € auf 6.369,7 Mio €. Die Gearing Ratio erreichte einen Wert von 169,7 % (Wert zum 31. Dezember 2020: 152,9 %).

Insgesamt bezeichnet der Vorstand die operative und in der Folge finanzielle Entwicklung im Berichtszeitraum vor dem Hintergrund der anhaltenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie als positiv, jedoch als weiterhin angespannt.

### Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

#### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die **Weltkonjunktur** erholte sich 2021 zunehmend, auch wenn sie weiterhin von der Coronavirus-Pandemie beeinflusst war. Während sich im Frühjahr/Sommer die Wirtschaft aufgrund des Impffortschritts und sinkender Infektionszahlen in vielen Ländern deutlich erholte, wurde sie zum Ende des Berichtsjahres durch die zunehmenden Infektionszahlen zunächst mit der Delta-Variante des Coronavirus und zuletzt mit der deutlich infektiöseren Omikron-Virusvariante von Neuem belastet. Weltweit herrschende Lieferengpässe bei wichtigen Rohstoffen und Vorleistungsgütern führten zudem zu Produktionseinschränkungen in der Industrie. Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung wirkten sich negativ auf den Dienstleistungssektor aus. Im Verlauf des zweiten Halbjahres erhöhte sich dann der Inflationsdruck in vielen Ländern der Welt vor allem durch stark gestiegene Energiepreise und die genannten Lieferengpässe in vielen Ländern der Welt.

Die wirtschaftliche Entwicklung im **Euroraum** verlief im zweiten und dritten Quartal kräftig, flaute aber im vierten Quartal pandemiebedingt wieder ab. Insbesondere Frankreich und Italien trugen zur wirtschaftlichen Erholung des Euroraums bei. Beide Länder hatten im Vorjahr allerdings vergleichsweise starke Einbrüche zu verzeichnen. In **Deutschland** erwies sich der private Konsum im Sommer als wirtschaftliche Triebfeder, während die anhaltende Knappheit bei Vorleistungsgütern die Industrie ausbremste. Insgesamt verlief die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland schwächer als im europäischen Durchschnitt.

In den **Vereinigten Staaten** lag das Bruttoinlandsprodukt dank eines bis kurz vor Jahresende anziehenden Konsums wieder über dem Vorkrisenniveau. In Japan litt die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts unter der starken Zunahme der Coronavirus-Infektionen durch die Ausbreitung der Delta-Variante in den Sommermonaten, die den Konsum erheblich schwächte. Die **Schwellenländer** hatten das Vorkrisenniveau des Bruttoinlandsproduktes bereits 2020 überschritten, vor allem aufgrund der raschen und anhaltenden Erholung Chinas – auch wenn dort lokale Coronavirus-Ausbrüche immer wieder zu spürbaren Einschränkungen führten. Insgesamt verlief die wirtschaftliche Entwicklung in den Schwellenländern jedoch uneinheitlich. Während in Peru die Wirtschaft kräftig expandierte, litt die brasilianische Konjunktur unter dem dürrebedingten Einbruch der Agrarproduktion. In Russland waren die pandemiebedingten Beschränkungen im internationalen Vergleich gering ausgefallen, sodass die Coronavirus-Pandemie für die Konjunktorentwicklung trotz der vergleichsweise geringen Impfquote eine nachgeordnete Rolle spielte.

Der **Welthandel** erholte sich im Berichtsjahr 2021 nach dem Einbruch im Vorjahr zunächst deutlich. Die weltweiten Lieferengpässe dämpften allerdings die Dynamik im Jahresverlauf.

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

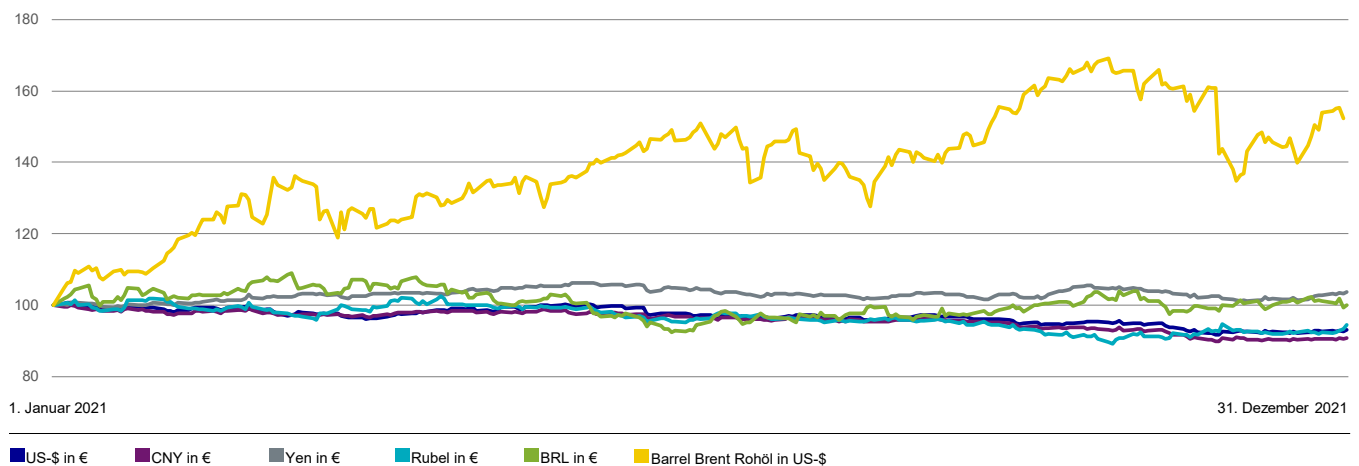
Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2021	2020
Welt	+5,9	-3,5
Eurozone	+5,2	-7,2
Deutschland	+2,7	-5,0
USA	+5,0	-3,4
Lateinamerika	+6,8	-6,9
China	+8,1	-2,3
Japan	+1,6	-5,1
<b>Welthandel</b>	<b>+9,3</b>	<b>-9,6</b>

<sup>1)</sup> Angaben 2020 und 2021: Daten und Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2022), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung, 14. Januar 2022).

Der Rohölpreis sowie die für den Fraport-Konzern bedeutenden Währungskurse haben sich im Jahr 2021 wie folgt entwickelt:

### Rohölpreis und für Fraport bedeutende Währungskurse 2021

Werte auf 100 indiziert



Quelle: Bloomberg

### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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



## Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Für die Monate Januar bis November 2021 meldete der Airports Council International (ACI) einen vorläufigen weltweiten Passagierzuwachs gegenüber dem Vorjahr von 30,1 %. Das Luftfrachtaufkommen stieg um 16,6 %. Die europäischen Flughäfen verzeichneten beim Passagieraufkommen ebenfalls einen Zuwachs um 31,2 %. Bei der Luftfracht verzeichneten die Flughäfen in Europa einen Zuwachs von 21,4 %. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen erholte sich leicht um 14,3 %. Die Cargo-Tonnage nahm um 18,2 % zu.

## Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2021

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2021 Januar bis November	Luftfracht 2021 Januar bis November
Deutschland	14,3	18,2
Europa (ohne Deutschland)	31,2	21,4
Nordamerika	66,1	11,7
Lateinamerika	54,2	24,7
Naher/Mittlerer Osten	20,5	17,0
Asien/Pazifik	-11,2	18,1
Afrika	45,4	8,9
<b>Welt</b>	<b>30,1</b>	<b>16,6</b>

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI 11/2021, 27. Januar 2022), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV 11/2021, Stand 22. Dezember 2021).

## Geschäftsverlauf

### Entwicklung am Standort Frankfurt

Das Geschäftsjahr 2021 war bereits von Jahresbeginn an von der Coronavirus-Pandemie geprägt. Im Vergleich zum Vorjahr, in dem die Anfangsmonate noch nicht in vollem Maße belastet waren, nahm das Passagieraufkommen, um 32,2 % auf 24,8 Mio Passagiere zu. Hinter dem Vorkrisenniveau von 2019 blieben die Passagierzahlen jedoch weiterhin mit -64,8 % signifikant zurück.

Im **Inlandsverkehr** (+8,9 %) standen besonders die primären Verbindungen mit Berlin, Hamburg, München und Düsseldorf im Vordergrund. Aufgrund der Bündelung der Interkontinentalverkehre in Frankfurt schnitten Zubringerverkehre aus München und Hamburg im Jahresvergleich überdurchschnittlich ab. Während der **Europaverkehr** (+43,4 %) zu Jahresbeginn zunächst schwächer anlief, führte die Rückkehr der Urlaubsreisenden zu einem deutlichen Anstieg im Verkehr mit klassischen Urlaubsdestinationen in Süd- und Südosteuropa. Die Kanaren, Griechenland und Zypern näherten sich mit ihrem Passagiervolumen bereits wieder den Aufkommenswerten von 2019 an. Der **Interkontinentalverkehr** (+20,5 %) blieb bis zur Öffnung des nordamerikanischen Marktes im vierten Quartal weit von einer Normalisierung entfernt. Die Öffnung sorgte dann für ein schnelles Anziehen der Nachfrage im Verkehr mit Nordamerika. Dagegen blieb Fernost aufgrund strikter Reisebeschränkungen und einer ausgeprägten Reisezurückhaltung deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Das **Cargo-Aufkommen** stieg um 18,7 % auf rund 2,3 Mio Tonnen. Damit wurde das beste Jahresergebnis in der Geschichte des Flughafens Frankfurt erzielt. Wachstumstreiber war dabei die Luftfracht, die den Rückgang im Luftpostverkehr überkompensierte. Der Cargo-Verkehr insgesamt profitierte von der Erholung der Weltwirtschaft. Vor allem der Fernostverkehr, insbesondere Japan, aber auch Indien sowie Südkorea trugen zum Wachstum bei.

Die **Flugbewegungen** stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 23,4 % auf 261.927 Starts und Landungen. Verglichen mit dem Vorjahreswert, stiegen die Passagierflüge um 25,9 %, der Frachtverkehr um 9,9 %. Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 lagen die Flugbewegungen bei einem Niveau von 51,0 %. Die Auslastung der Passagierflüge, die 2020 als Folge der Coronavirus-Pandemie erheblich sank, lag im Berichtsjahr mit 64,1 % rund 6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Der Vorkrisenwert von 2019 wurde dennoch um 16 Prozentpunkte unterschritten. Analog entwickelte sich die Kennzahl Passagiere pro Passagierbewegung, die gegenüber dem Vorjahr um rund 5 % auf 114,0 stieg.

Die **Höchststartgewichte** stiegen um 18,9 % auf 17,7 Mio Tonnen und erreichten damit einen Anteil von 55,5 % vom Gesamtvolumen im Jahr 2019.

### Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Auch 2021 war die Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen **Ljubljana** weiterhin durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt. Mit rund 0,4 Mio Passagieren erhöhte sich das Passagieraufkommen um 46,4 % gegenüber dem Vorjahr. Die anhaltend angespannte Infektionslage verlangsamte die Verkehrserholung und führte zu einem deutlich reduzierten Flugangebot in der ersten Jahreshälfte. Mit der teilweisen Aufhebung der Beschränkungen, steigenden Immunisierungsraten und dem Beginn der Urlaubssaison nahm das Verkehrsaufkommen in der zweiten Jahreshälfte zu.

Die beiden brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wurden von der Coronavirus-Pandemie auch im Jahr 2021 stark beeinträchtigt. Insbesondere gegen Ende des ersten und im zweiten Quartal wirkte sich eine zweite Pandemiewelle in Brasilien mit hohen Infektionszahlen negativ auf die Fluggastzahlen aus. Der inländische Flugverkehr erholte sich in der zweiten Jahreshälfte sukzessive und profitierte zusätzlich in Ermangelung internationaler touristischer Ziele von einem verstärkten Interesse nach inländischen Urlaubsdestinationen wie Fortaleza und Porto Alegre. Hohe Sitzladefaktoren bestätigten die wachsende Nachfrage. Insgesamt wurden die beiden Flughäfen in Summe von 8,8 Mio Passagieren genutzt. Dies entspricht einem Wachstum von +31,2 % gegenüber 2020. Internationale Verbindungen blieben auch 2021 aufgrund von Quarantäne- und Einreiserestriktionen sowie fehlender Nachfrage zeitweise ausgesetzt. In der zweiten Jahreshälfte wurden Panama-City aus Porto Alegre sowie Lissabon aus Fortaleza wieder regelmäßig angefliegen, und auch die Verbindung Fortaleza – Paris wurde im Oktober wieder aufgenommen. Fortaleza begrüßte im Gesamtjahr 3,9 Mio inländische (+29,3 %) und rund 0,1 Mio internationale Passagiere (-49,7 %), Porto Alegre verzeichnete 4,8 Mio inländische (+38,9 %) und rund 0,05 Mio internationale Passagiere (-56,3 %).

Im Jahresverlauf 2021 erholte sich das Verkehrsaufkommen am Flughafen **Lima** im Vorjahresvergleich deutlich. Nach der zweiten Pandemiewelle im Januar und Februar war das restliche Jahr durch eine sukzessive Wiederaufnahme von Destinationen in Abhängigkeit von dem Wegfall der jeweiligen Reise- beziehungsweise Einreiserestriktionen geprägt. Am Flughafen in Lima wurden im Jahr 2021 insgesamt 10,8 Mio Passagiere gezählt, was einem Anstieg von +53,6 % gegenüber dem Jahr 2020 entspricht. Der inländische Passagierbetrieb war insgesamt weniger von Restriktionen betroffen, sodass dieser überproportional mit rund 7,7 Mio (+66,1 %) Passagieren anstieg. Der internationale Verkehr hingegen entwickelte sich unterproportional und trug mit 3,1 Mio Passagieren (+29,7 %) zum Wachstum bei.

Mit rund 17,4 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** im Berichtszeitraum 2021 einen Anstieg von über 100 % gegenüber dem Vorjahr. Nach einem von Reiseeinschränkungen und großer Zurückhaltung der Passagiere geprägten ersten Halbjahr erholten sich die Passagierzahlen in den Sommermonaten ab Juli massiv. Dieser Trend hielt bis in den Spätherbst an. Insgesamt lag der Inlandverkehr um 53,6 % über dem Vorjahresniveau, während der internationale Verkehr mit über 100 % wuchs. Die größte Zahl an ausländischen Passagieren im Berichtsjahr 2021 kam aus Deutschland (rund 19 %), gefolgt von Großbritannien (knapp 11 %) und Italien (rund 6 %).

An den bulgarischen Flughäfen in **Varna** und **Burgas** betrug die Passagierzahl im Jahr 2021 etwa 2,0 Mio und lag damit um +87,8 % über dem Vorjahreswert. Nach einem schwachen Start, geprägt von anhaltenden Reisewarnungen und -verboten zum Jahresbeginn, stieg das Passagieraufkommen jeweils um über 100 % an. Gründe dafür waren steigende Nachfrage nach Reisen an die bulgarische Schwarzmeerküste in den wichtigen Sommermonaten sowie gelockerte internationale Reisebeschränkungen aufgrund des rückläufigen Infektionsgeschehens. Im Gesamtjahr führte dies zu einem starken Anstieg sowohl des inländischen (+49,8 %) als auch des internationalen Passagieraufkommens (+93,2 %). Die meisten Passagiere kamen aus Deutschland (rund 23 %), Polen (circa 17 %) und Tschechien (knapp 10 %).

Das Passagieraufkommen im Geschäftsjahr 2021 am Flughafen **Antalya** lag bei rund 21,9 Mio (im Vorjahr: 9,7 Mio). Wesentlicher Grund dafür ist die im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöhte Nachfrage nach Urlaubsreisen in die Türkei, die sich besonders in der Hauptsaison zeigte. Zudem wirkten sich die bestehenden Einschränkungen im internationalen Luftverkehr 2021 weniger stark auf den Flughafen Antalya aus als noch 2020. Während der innertürkische Verkehr eine Wachstumsrate von +48,2 % aufwies, stieg die Zahl internationaler Fluggäste mit mehr als 100 % sehr stark. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Russland (rund 40 %), Deutschland (rund 18 %) und der Ukraine (circa 14 %).

Der Flughafen **St. Petersburg** verzeichnete im Jahr 2021 einen Anstieg um 64,8 % auf 18,0 Mio Passagiere. Während der internationale Verkehr weiter von Beschränkungen infolge der Coronavirus-Pandemie betroffen war, erholten sich die nationalen Verkehre vor allem aufgrund der starken Nachfrage nach Verbindungen in die russischen Ferienregionen und übertrafen das Vorkrisenniveau 2019. Der inländische Verkehr nahm gegenüber Vorjahr um 63,4 % auf 15,5 Mio Passagiere, der internationale Verkehr um 73,9 % auf 2,5 Mio Passagiere zu.

Die Zahl der Passagiere am Flughafen **Xi'an** lag im vergangenen Geschäftsjahr bei circa 30,2 Mio und damit leicht unter Vorjahresniveau (-2,9 %). Die Verkehrszahlen des im Wesentlichen vom Inlandverkehr geprägten Standorts wurden in besonderem Maß von den sich stetig verändernden Reisebeschränkungen als Reaktion auf die Coronavirus-Pandemie beeinflusst. Insbesondere im zweiten und dritten Quartal lagen die Passagierzahlen deutlich über Vorjahresniveau, im vierten Quartal aufgrund stärkerer lokaler Einschränkungen hingegen deutlich darunter. Der internationale Verkehr blieb im gesamten Jahr 2021 wegen bestehender Reisebeschränkungen auf einem stark reduzierten Niveau.

### Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen	Anteil in %	Passagiere <sup>1)</sup>		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2021	Veränderung in % <sup>2)</sup>	2021	Veränderung in % <sup>2)</sup>	2021	Veränderung in % <sup>2)</sup>
Frankfurt	100	24.812.849	+32,2	2.274.970	+18,8	261.927	+23,4
Ljubljana	100	421.934	+46,4	11.401	+8,0	17.461	+34,5
Fortaleza	100	3.974.759	+25,9	32.725	+11,5	41.343	+25,7
Porto Alegre	100	4.839.594	+35,9	30.337	+36,8	49.278	+30,0
Lima	80,01	10.819.010	+53,6	219.203	+15,1	102.005	+39,2
Fraport Greece	73,4	17.428.536	> 100	5.630	+5,6	183.218	+81,4
Twin Star	60	1.964.896	+87,8	4.703	+19,6	17.534	+60,0
Burgas	60	954.402	> 100	4.669	+20,1	8.295	> 100
Varna	60	1.010.494	+62,4	34	- 23,9	9.239	+34,3
Antalya	51/50 <sup>3)</sup>	21.919.453	> 100	n.a.	n.a.	133.800	> 100
St. Petersburg	25	18.034.415	+64,8	n.a.	n.a.	153.539	+46,2
Xi'an	24,5	30.173.312	- 2,9	395.604	+5,1	255.873	+0,5

<sup>1)</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

<sup>2)</sup> Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughafen	2021	Unterjährige Anpassungen: [Q2/6M Halbjahresbericht 2021]; Q3/9M Quartalsmitteilung 2021	Gegebene Prognose 2020	2020 <sup>1)</sup>	2019 <sup>1)</sup>
Frankfurt	24.812.849	Oberer Bereich der prognostizierten Bandbreite von unter 20 Mio bis 25 Mio Fluggästen	Unter 20 bis 25 Mio	18.768.601	70.556.072
Ljubljana	421.934	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.] Es kann zu Abweichungen der gegebenen Prognose kommen	Circa 40 % des Passagiervolumens des Jahres 2019	288.235	1.721.355
Fortaleza	3.974.759	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.]	Mehr als die Hälfte der Passagiere aus dem Jahr 2019	3.156.418	7.218.697
Porto Alegre	4.839.594	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.]	Mehr als die Hälfte der Passagiere aus dem Jahr 2019	3.561.630	8.298.205
Lima	10.819.010	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.]	Weniger als 50 % im Vergleich zu 2019	7.043.602	23.578.600
Fraport Greece	17.428.536	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.]	Etwas mehr als die Hälfte des Passagiervolumens des Jahres 2019	8.611.780	30.152.728
Twin Star	1.964.896	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.] Es kann zu Abweichungen der gegebenen Prognose kommen.	Etwas mehr als die Hälfte des Passagiervolumens des Jahres 2019	1.046.467	4.970.095
Antalya	21.919.453	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.]	Etwa 60 % des Volumens aus dem Jahr 2019	9.713.650	35.483.190
St. Petersburg	18.034.415	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.]	70 % des Vorkrisenniveaus aus 2019	10.944.421	19.581.262
Xi'an	30.173.312	[Aufgrund von anhaltenden oder erneut eingeführten Reisebeschränkungen kann es daher zu Abweichungen von der im Geschäftsbericht 2020 gegebenen Prognose kommen.]	Stärkere Erholung als 70 % des Vorkrisenniveaus aus 2019	31.083.681	47.220.745

<sup>1)</sup> Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

An den Konzern-Flughäfen in **Ljubljana**, den beiden bulgarischen Flughäfen in **Varna** und **Burgas** sowie am Konzern-Flughafen in **Xi'an** kam es infolge der pandemiebedingten Reisebeschränkungen zu Abweichungen von der gegebenen Prognose 2020. Das Passagieraufkommen in **St. Petersburg** entwickelte sich aufgrund der stärkeren Nachfrage nach innerrussischen Flugreisen besser als 2020 prognostiziert.

## Ertragslage Konzern

Der **Konzern-Umsatz** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 466,3 Mio € auf 2.143,3 Mio €. Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 449,1 Mio € auf 1.901,6 Mio € (+30,9 %). Die positive Entwicklung ist dabei insbesondere auf die konzernweite Verkehrserholung im Geschäftsjahr 2021 zurückzuführen, die am Standort Frankfurt zu einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten (+73,1 Mio €) und Bodenverkehrsdienstleistungen (+43,3 Mio €) führte. Darüber hinaus wirkte sich die erzielte Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre mit 57,8 Mio € umsatz-erhöhend aus. Außerhalb von Frankfurt trugen insbesondere Fraport Greece (+120,0 Mio €) und die Konzern-Gesellschaft Lima (+36,3 Mio €) zum bereinigten Umsatzwachstum bei.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 354,6 Mio € und lagen damit um 272,8 Mio € über Vorjahr. Dies ist unter anderem auf den vom Bund und dem Land Hessen gleichermaßen gewährten Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten in Höhe von insgesamt 159,8 Mio € zurückzuführen. Darüber hinaus wurden die sonstigen betrieblichen Erträge durch die geschlossene Vereinbarung von Fraport Greece zur Kompensation der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie mit 92,8 Mio € sowie die realisierten Erstattungsansprüche der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Höhe von 26,5 Mio € positiv beeinflusst. Der Erlass weiterer kurzfristiger Mindestleasingzahlungen bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA in Höhe von 35,2 Mio € wirkte sich ebenfalls positiv aus.

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 59,4 Mio € auf 894,6 Mio € (+7,1 %). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Aufwendungen um 42,2 Mio € (+6,9 %). Der Anstieg resultiert dabei insbesondere aus höheren Konzessionsabgaben an den ausländischen Konzern-Flughäfen aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Personalaufwand** sank gegenüber dem Personalaufwand vor Sondereinflüssen des Vorjahres aufgrund der Reduzierung des Personalbestands sowie weiterer personalwirtschaftlicher Gegensteuerungsmaßnahmen um 28,8 Mio € auf 884,3 Mio € (-3,2 %). Unter Berücksichtigung der im Vorjahr angefallenen Aufwendungen für das Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ am Standort Frankfurt sowie der Aufwendungen aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen der übrigen Konzern-Gesellschaften in Höhe von 299,0 Mio € ergab sich im Berichtszeitraum ein Rückgang von 327,8 Mio € (-27,0 %).

Das **Konzern-EBITDA** lag mit 757,0 Mio € um 1.007,6 Mio € über dem Vorjahr (im Vorjahr: -250,6 Mio €). Der Anstieg gegenüber dem **Konzern-EBITDA vor Sondereinflüssen** des Vorjahres belief sich auf 708,6 Mio €. Die EBITDA-Marge lag damit bei 35,3 % (EBITDA-Marge vor Sondereinflüssen im Vorjahr: 2,9 %). Bezogen auf den um die Auftragserlöse im Zusammenhang mit IFRIC 12 bereinigten Konzern-Umsatz, betrug die EBITDA-Marge 39,8 % (EBITDA-Marge vor Sondereinflüssen im Vorjahr: 3,3 %).

Geringere **Abschreibungen** (-14,2 Mio €) insbesondere aufgrund von Anpassungen im Rahmen der Nutzungsdauerüberprüfung führten in Summe zu einem **Konzern-EBIT** von 313,7 Mio € (im Vorjahr: -708,1 Mio €).

Das **Finanzergebnis** erhöhte sich um 27,8 Mio € auf -197,3 Mio € (im Vorjahr: -225,1 Mio €). Dies ist insbesondere auf ein um 73,8 Mio € verbessertes Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen zurückzuführen, das maßgeblich von der positiven Entwicklung der Konzern-Gesellschaften Antalya beeinflusst war. Darüber hinaus erhöhten sich die Zinserträge um 16,4 Mio € infolge des geschlossenen Vergleichs mit der Bundespolizei in Höhe von 17,5 Mio €. Im sonstigen Finanzergebnis in Höhe von 8,8 Mio € (im Vorjahr: -4,3 Mio €) waren im Wesentlichen positive Bewertungseffekte aus der Eigenkapital-Option Griechenland sowie weiterer Derivate enthalten. Demgegenüber standen höhere Zinsaufwendungen (+75,5 Mio €) aufgrund weiterer umfangreicher Finanzierungsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2021.

Das **Konzern-EBT** belief sich im Berichtszeitraum auf 116,4 Mio € (im Vorjahr: -933,2 Mio €). Bei einem Ertragsteueraufwand von 24,6 Mio € (im Vorjahr: Ertragsteuerentlastung von 242,8 Mio €) lag das **Konzern-Ergebnis** bei 91,8 Mio € (im Vorjahr: -690,4 Mio €) und führte zu einem **unverwässerten Ergebnis je Aktie** von 0,90 € (im Vorjahr: -7,12 €).

### Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

in Mio €	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.143,3	1.677,0	+466,3	+27,8
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.901,6	1.452,5	+449,1	+30,9
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	884,3	913,1	-28,8	-3,2
Personalaufwand	884,3	1.212,1	-327,8	-27,0
Materialaufwand	750,7	688,6	+62,1	+9,0
EBITDA vor Sondereinflüssen	757,0	48,4	+708,6	> 100
EBITDA	757,0	-250,6	+1.007,6	-
Abschreibungen	443,3	457,5	-14,2	-3,1
EBIT	313,7	-708,1	+1.021,8	-
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	17.781	19.884	-2.103	-10,6
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	18.419	21.164	-2.745	-13,0

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2021	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2021] Q3/9M Quartalsmitteilung 2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.143,3	[Leicht über 2,0 Mrd €]	Rund 2 Mrd €	1.677,0	+466,3	+27,8
EBITDA	757,0	[Zwischen etwa 460 bis 610 Mio €] Zwischen 650 bis leicht über 700 Mio €	Zwischen etwa 300 bis 450 Mio €	-250,6	+1.007,6	> 100
EBIT	313,7	[Im positiven Bereich] Zwischen 200 Mio € bis leicht über 250 Mio €	Leicht negativ	-708,1	+1.021,8	> 100
Konzern-Ergebnis	91,8	[Leicht negativ bis leicht positiv] Positiv	Negativ	-690,4	+782,2	> 100
Dividende je Aktie (€)	0,0	Keine Ausschüttung	Keine Ausschüttung	0,0	0,0	-

Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurden im Laufe des Geschäftsjahres 2021 unterjährige Anpassungen der Prognose vorgenommen. Die im vierten Quartal 2021 erfassten Einmaleffekte im Zusammenhang mit Erstattungsansprüchen bei den beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften sowie bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA wirkten sich darüber hinaus ergebnissteigernd aus. Dadurch kam es zu Abweichungen der gegebenen Prognosen in Bezug auf das EBITDA, EBIT und Konzern-Ergebnis.

## Ertragslage Segmente



Die Umsatzerlöse des Segments **Aviation** stiegen um 33,3 % auf 587,5 Mio € und lagen damit deutlich über dem Vorjahreswert von 440,9 Mio €. Gründe dafür waren höhere Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen (+73,9 Mio €), die positiv von einer Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre in Höhe von 57,8 Mio € beeinflusst waren, sowie gestiegene Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten, die aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens gegenüber Vorjahr deutlich von 288,6 Mio € auf 361,7 Mio € (+73,1 Mio €) zunahmen. Die übrigen Erträge des Segments lagen bei 187,9 Mio € und beinhalten im Wesentlichen die vom Bund und Land Hessen gewährte Ausgleichszahlung zur Deckung der im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten in Höhe von 159,8 Mio €.

Die Personalaufwendungen in Höhe von 284,4 Mio € reduzierten sich gegenüber dem Personalaufwand vor Sondereinflüssen aus dem Vorjahr um 21,8 Mio €. Der operative Aufwand sank insgesamt um 16,7 % auf 695,0 Mio €.

Das EBITDA steigerte sich massiv im Vergleich zum EBITDA vor Sondereinflüssen des Vorjahres um 344,5 Mio € und lag bei 160,2 Mio €. Nahezu unveränderte Abschreibungen (-3,9 %) führten zu einem Segment-EBIT von 25,8 Mio € (im Vorjahr: -420,6 Mio €).

### Aviation

in Mio €	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	587,5	440,9	+146,6	+33,3
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	284,4	306,2	-21,8	-7,1
Personalaufwand	284,4	402,6	-118,2	-29,4
Materialaufwand	60,1	73,3	-13,2	-18,0
EBITDA vor Sondereinflüssen	160,2	-184,3	+344,5	-
EBITDA	160,2	-280,7	+440,9	-
Abschreibungen	134,4	139,9	-5,5	-3,9
EBIT	25,8	-420,6	+446,4	-
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	5.220	6.136	-916	-14,9
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.476	6.365	-889	-14,0



Die Umsatzerlöse im Segment **Retail & Real Estate** stiegen im Geschäftsjahr 2021 von 294,6 Mio € auf 319,1 Mio € (+ 8,3 %). Wesentliche Treiber waren verkehrsmengenbedingt höhere Parkierungserlöse in Höhe von 51,4 Mio € (+18,2 %) sowie gestiegene Real Estate Erlöse in Höhe von 168,8 (+3,6 %). Die Kennzahl Netto-Retail-Erlös je Passagier reduzierte sich im Berichtszeitraum auf 3,30 € (im Vorjahr: 4,73 €).

Der Personalaufwand erhöhte sich leicht gegenüber dem Personalaufwand vor Sondereinflüssen aus dem Vorjahreszeitraum um 3,3 % auf 43,9 Mio €. Bei gestiegenen Sachaufwendungen (+6,1 %) lag das EBITDA bei 250,8 Mio €. Im Vergleich zum EBITDA vor Sondereinflüssen aus dem Vorjahr bedeutete dies einen Anstieg um 20,1 Mio € (+8,7 %). Leicht gesunkene Abschreibungen (-7,0 %) führten zu einem Segment-EBIT von 165,6 Mio € (+34,7 %).

### Retail & Real Estate

in Mio €	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	319,1	294,6	+24,5	+8,3
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	43,9	42,5	+1,4	+3,3
Personalaufwand	43,9	58,7	-14,8	-25,2
Materialaufwand	107,9	100,7	+7,2	+7,1
EBITDA vor Sondereinflüssen	250,8	230,7	+20,1	+8,7
EBITDA	250,8	214,5	+36,3	+16,9
Abschreibungen	85,2	91,6	-6,4	-7,0
EBIT	165,6	122,9	+42,7	+34,7
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	574	595	-21	-3,5
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	608	614	-6	-1,0



Im Geschäftsjahr 2021 lag der Umsatz im Segment **Ground Handling** bei 386,4 Mio € und somit um 67,2 Mio € über dem Vorjahreswert (+21,1 %). Dies ist im Wesentlichen infolge des gestiegenen Verkehrsaufkommens auf höhere Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen (+24,3 %) sowie gestiegene Infrastrukturentgelte (+18,4 %) zurückzuführen.

Der Personalaufwand blieb im Vergleich zum Personalaufwand vor Sondereinflüssen des Vorjahres in etwa auf Vorjahresniveau (+0,1 %). Reduzierten Personalaufwendungen durch den Abbau von Beschäftigten im Rahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ stand eine im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringere Inanspruchnahme von Kurzarbeit im Zusammenhang mit der Verkehrserholung gegenüber. Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) erhöhte sich leicht auf 52,2 Mio € (+8,8 %).

Das Segment-EBITDA steigerte sich im Vorjahresvergleich zum EBITDA vor Sondereinflüssen um 53,4 Mio €, blieb jedoch im negativen Bereich bei -72,2 Mio €. Bei geringeren Abschreibungen in Höhe von 37,3 Mio € (-5,6 %) resultierte ein Segment-EBIT von -109,5 Mio € (+195,4 Mio €).

### Ground Handling

in Mio €	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	386,4	319,2	+67,2	+21,1
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	313,3	313,1	+0,2	+0,1
Personalaufwand	313,3	452,9	-139,6	-30,8
Materialaufwand	33,8	31,0	+2,8	+9,0
EBITDA vor Sondereinflüssen	-72,2	-125,6	+53,4	+42,5
EBITDA	-72,2	-265,4	+193,2	+72,8
Abschreibungen	37,3	39,5	-2,2	-5,6
EBIT	-109,5	-304,9	+195,4	+64,1
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	6.816	7.714	-898	-11,6
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.937	8.457	-1.520	-18,0



Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse im Segment **International Activities & Services** um 228,0 Mio € auf 850,3 Mio € an (+36,6 %). Der Umsatz, bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12, betrug 608,6 Mio € (+53,0 %). Der bereinigte Umsatzanstieg war an allen Konzern-Flughäfen primär auf das höhere Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Vor allem die Urlaubsdestinationen in Griechenland profitierten von der Verkehrserholung in den Sommermonaten, und somit verzeichnete Fraport Greece ein um IFRIC 12 bereinigtes Umsatzwachstum von 120,0 Mio €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 174,7 Mio € waren im Berichtszeitraum vom Erlass der fixen Konzessionszahlungen der Jahre 2019 bis 2022 bei Fraport Greece in Höhe von 92,8 Mio € sowie vom Erlass fixer Mindestleasingzahlungen bei Fraport USA in Höhe von 35,2 Mio € positiv beeinflusst. Darüber hinaus hatten die realisierten Erstattungsansprüche der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Höhe von 26,5 Mio € sowie die Kompensation für die Flughafenschließung im Jahr 2020 und Erstattung der Fixkosten bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija in Höhe von 6,6 Mio € einen positiven Effekt auf die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments.

Der Materialaufwand im Segment lag bei 548,8 Mio € und war somit um 13,5 % höher als im Vorjahr (+65,2 Mio €). Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRC 12 stieg der Materialaufwand um 18,5 % auf 307,1 Mio € (+48,0 Mio €). Grund dafür waren verkehrsmengenbedingt gestiegene Konzessionsabgaben vor allem bei den Konzern-Gesellschaften Lima (+17,1 Mio €), Fraport USA (+9,6 Mio €) sowie bei Fraport Greece (+5,8 Mio €). Der Personalaufwand reduzierte sich im Vergleich zu dem um die Sondereinflüsse bereinigten Personalaufwand aus dem Vorjahr um 8,6 Mio € auf 242,7 Mio €.

Das EBITDA erhöhte sich gegenüber dem EBITDA vor Sondereinflüssen aus dem Vorjahreszeitraum massiv um 290,6 Mio € auf 418,2 Mio €. Bei nahezu unveränderten Abschreibungen (-0,1 Mio €) lag das Segment-EBIT mit 231,8 Mio € um 337,3 Mio € über dem Vorjahresniveau.

## International Activities & Services

in Mio €	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	850,3	622,3	+228,0	+36,6
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	608,6	397,8	+210,8	+53,0
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	242,7	251,3	-8,6	-3,4
Personalaufwand	242,7	297,9	-55,2	-18,5
Materialaufwand	548,8	483,6	+65,2	+13,5
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	307,1	259,1	+48,0	+18,5
EBITDA vor Sondereinflüssen	418,2	127,6	+290,6	> 100
EBITDA	418,2	81,0	+337,2	> 100
Abschreibungen	186,4	186,5	-0,1	-0,1
EBIT	231,8	-105,5	+337,3	-
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	5.171	5.439	-268	-4,9
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.398	5.728	-330	-5,8

## Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt (IFRS-Werte vor Konsolidierung)

### Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz <sup>1)</sup>			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %
Fraport USA	100	67,9	39,1	+73,7	57,3	8,5	> 100	20,7	-35,1	-	8,5	-29,9	-
Fraport Slovenija	100	21,7	16,8	+29,2	7,7	-2,1	-	-3,0	-13,8	+78,3	-2,6	-11,3	+77,0
Fortaleza + Porto Alegre <sup>2)</sup>	100	68,3	88,3	-22,7	40,1	37,0	+8,4	17,6	17,6	0,0	-16,5	-16,9	+2,4
Lima	80,01	345,2	214,3	+61,1	54,7	38,5	+42,1	39,8	23,7	+67,9	11,2	5,0	> 100
Fraport Greece <sup>3)</sup>	73,4	255,4	185,0	+38,1	206,4	12,9	> 100	144,0	-40,9	-	24,7	-108,3	-
Twin Star	60	29,3	15,3	+91,5	15,1	1,4	> 100	3,8	-10,2	-	0,9	-12,5	-

### At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz <sup>1)</sup>			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %
Antalya	51/50 <sup>4)</sup>	266,6	109,6	> 100	202,7	76,2	> 100	92,1	-34,7	-	33,4	-64,5	-
Thalita/Northern Capital Gateway	25	192,5	127,0	+51,6	99,7	52,7	+89,2	68,2	20,8	> 100	-13,3	-116,6	+88,6
Xi'an	24,5	187,1	174,5	+7,2	-6,8	-4,9	-38,8	-52,6	-51,8	-1,5	-49,0	-46,6	-5,2

<sup>1)</sup> Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2021: 154,9 Mio € (2020: 118,6 Mio €); Fraport Greece 2021: 225,5 Mio € (2020: 105,5 Mio €);

Fortaleza + Porto Alegre: 2021: 46,8 Mio € (2020: 39,0 Mio €); Antalya 2021: 247,7 Mio € (2020: 109,6 Mio €);

Thalita/Northern Capital Gateway 2021: 188,2 Mio € (2020: 123,9 Mio €).

<sup>2)</sup> Summe der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

<sup>3)</sup> Die Konzern-Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst.

<sup>4)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft **Fraport USA** sind im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der Verkehrserholung um 28,8 Mio € auf 67,9 Mio € gestiegen. Die übrigen Erträge wurden positiv vom Erlass fixer Mindestleasingzahlungen in Höhe von 35,2 Mio € beeinflusst. Der Materialaufwand nahm um 17,2 Mio € auf 32,5 Mio € aufgrund von gestiegenen Konzessionsabgaben (+9,6 Mio €) im Zusammenhang mit der positiven Verkehrsentwicklung zu. In der Folge erhöhte sich der operative Aufwand um 4,8 Mio € auf 46,4 Mio € (+11,6 %). Das EBITDA stieg auf 57,3 Mio € (+48,8 Mio €). Das EBIT belief sich auf 20,7 Mio € (im Vorjahr: -35,1 Mio €).

Trotz der anhaltenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie entwickelten sich die Passagierzahlen bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** positiv und führten zu einem Umsatz in Höhe von 21,7 Mio € (+4,9 Mio €). Die Kompensation für die Flughafenschließung im Jahr 2020 und Erstattung der Fixkosten in Höhe von 6,6 Mio € hatte einen positiven Effekt auf die sonstigen betrieblichen Erträge. Bei leicht gestiegenen operativen Aufwendungen in Höhe von 21,1 Mio € (+1,0 Mio €) lag das EBITDA bei 7,7 Mio € (im Vorjahr: -2,1 Mio €). Das EBIT verbesserte sich auf -3,0 Mio € (im Vorjahr: -13,8 Mio €).

Mit 68,3 Mio € war der Umsatz bei den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** um 20,0 Mio € rückläufig. Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 ergab sich jedoch ein Umsatzanstieg von 7,8 Mio €. Die sonstigen betrieblichen Erträge waren von den realisierten Erstattungsansprüchen in Höhe von



26,5 Mio € beeinflusst. Der Materialaufwand reduzierte sich um 27,1 Mio € auf 38,9 Mio €. Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 lag der Materialaufwand mit 17,4 Mio € (+0,7 Mio €) in etwa auf dem Vorjahresniveau. Der Personalaufwand nahm auf 10,4 Mio € (+0,7 Mio €) zu. Das EBITDA lag bei 40,1 Mio € (im Vorjahr: 37,0 Mio €), das EBIT blieb unverändert bei 17,6 Mio €.

Der Umsatz der Konzern-Gesellschaft **Lima** stieg im Berichtszeitraum um 130,9 Mio € auf 345,2 Mio €. Bereinigt um die Auftrags-erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 lagen die Umsatzerlöse bei 154,9 Mio € (+36,3 Mio €). Grund dafür war im Wesentlichen die im Jahresverlauf eingesetzte Verkehrserholung. Der Materialaufwand erhöhte sich auf 272,6 Mio € (+113,2 Mio €). Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stieg der Materialaufwand auf 82,3 Mio € (+18,6 Mio €) im Wesentlichen aufgrund von verkehrsmengenbedingt gestiegenen Konzessionsabgaben (+17,1 Mio €). Bei leicht gestiegenen Personalaufwendungen (+1,8 Mio €) lag das EBITDA bei 54,7 Mio € (im Vorjahr: 38,5 Mio €). Das EBIT erreichte einen Wert von 39,8 Mio € (im Vorjahr: 23,7 Mio €).

**Fraport Greece** profitierte von der Verkehrserholung vor allem in den Sommermonaten und erzielte im Geschäftsjahr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 255,4 Mio € (+70,4 Mio €). Bereinigt um die Auftrags-erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 120,0 Mio € auf 225,5 Mio €. Die sonstigen betrieblichen Erträge waren positiv vom Erlass der fixen Konzessionszahlungen der Jahre 2019 bis 2022 bei Fraport Greece in Höhe von 92,8 Mio € beeinflusst. Der Materialaufwand reduzierte sich im Berichtszeitraum deutlich von 133,5 Mio € auf 93,8 Mio € aufgrund der abgeschlossenen Ausbaumaßnahmen. Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Materialaufwand im Wesentlichen aufgrund von verkehrsmengenbedingt gestiegenen Konzessionsabgaben um 10,0 Mio € auf 64,0 Mio €. Das EBITDA lag bei 206,4 Mio € (im Vorjahr: 12,9 Mio €), das EBIT bei 144,0 Mio € (im Vorjahr: -40,9 Mio €).

Auch bei der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** waren die Umsatzerlöse in Höhe von 29,3 Mio € (+14,0 Mio €) von der positiven Verkehrsentwicklung beeinflusst. Leicht gestiegenen Material- und Personalaufwendungen (+0,7 Mio € beziehungsweise +0,2 Mio €) standen reduzierte sonstige betriebliche Aufwendungen (-0,6 Mio €) gegenüber. Dies führte zu einem EBITDA von 15,1 Mio € (im Vorjahr: 1,4 Mio €) und einem EBIT von 3,8 Mio € (im Vorjahr: -10,2 Mio €).

Die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** profitierte von der Verkehrserholung und erzielte im Geschäftsjahr 2021 einen Umsatz in Höhe von 266,6 Mio €, der um 157,0 Mio € über dem Vorjahreswert lag. Das EBITDA belief sich auf 202,7 Mio € (im Vorjahr: 76,2 Mio €), das EBIT auf 92,1 Mio € (im Vorjahr: -34,7 Mio €).

Der Umsatzanstieg bei der Konzern-Gesellschaft **Thalita/Northern Capital Gateway** in Höhe von 65,5 Mio € auf 192,5 Mio € resultierte aus der positiven Passagierentwicklung im vergangenen Jahr. Das EBITDA lag bei 99,7 Mio € (im Vorjahr: 52,7 Mio €) und das EBIT bei 68,2 Mio € (im Vorjahr: 20,8 Mio €).

Die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft **Xi'an** nahmen im Berichtsjahr um 12,6 Mio € auf 187,1 Mio € (+7,2 %) zu. Das EBITDA beziehungsweise EBIT beliefen sich auf -6,8 Mio € (im Vorjahr: -4,9 Mio €) beziehungsweise -52,6 Mio € (im Vorjahr: -51,8 Mio €).

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Aviation in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020 [Unterjährige Anpassung 2021]	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	587,5	Positive Entwicklung	440,9	+146,6	+33,3
EBITDA	160,2	Negativ [Q2/6M Halbjahresbericht 2021: Positiv]	-280,7	+440,9	-
EBIT	25,8	Positive Entwicklung	-420,6	+446,4	-

Retail & Real Estate in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	319,1	Positive Entwicklung	294,6	+24,5	+8,3
EBITDA	250,8	Spürbar positiv	214,5	+36,3	+16,9
EBIT	165,6	Spürbar positiv	122,9	+42,7	+34,7

Ground Handling in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	386,4	Positive Entwicklung	319,2	+67,2	+21,1
EBITDA	-72,2	Negativ	-265,4	+193,2	+72,8
EBIT	-109,5	Positive Entwicklung	-304,9	+195,4	+64,1

International Activities & Services in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	608,6	Deutlich positive Entwicklung	397,8	+210,8	+53,0
EBITDA	418,2	Deutlich positive Entwicklung	81,0	+337,2	> 100
EBIT	231,8	Deutlich positive Entwicklung	-105,5	+337,3	-

Die Kennzahlen entwickelten sich im Rahmen der abgegebenen beziehungsweise unterjährig angepassten Prognosen.

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** lag zum 31. Dezember 2021 mit 16.240,0 Mio € um 2.158,8 Mio € (+15,3 %) über dem Vorjahr.

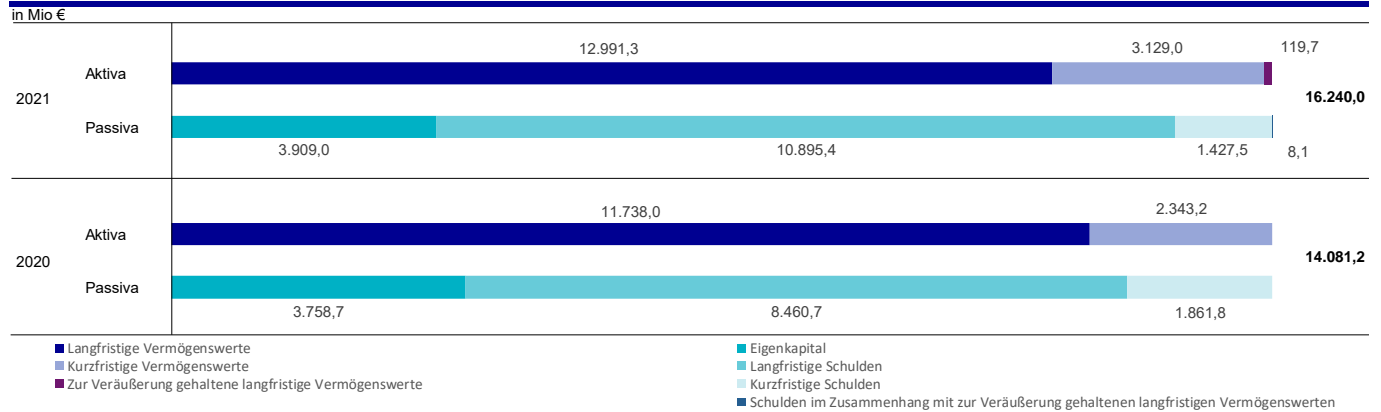
Die **langfristigen Vermögenswerte** stiegen um 1.253,3 Mio € auf 12.991,3 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der anderen Finanzanlagen (+582,0 Mio €) aufgrund von Wertpapierzugängen sowie der Erhöhung des Sachanlagevermögens (+568,1 Mio €), insbesondere im Zusammenhang mit den voranschreitenden Investitionen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt, zurückzuführen. Darüber hinaus stiegen die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte um 195,2 Mio € primär aufgrund der voranschreitenden Ausbauarbeiten bei der Konzern-Gesellschaft Lima. Demgegenüber verringerten sich die Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen (-94,2 Mio €) überwiegend durch die Umgliederung der Anteile an der Konzern-Gesellschaft Xi'an in die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.129,0 Mio € um 785,8 Mio € über dem Wert zum 31. Dezember 2020 vor allem aufgrund eines erhöhten Zahlungsmittelbestands (+798,4 Mio €) angesichts der umfangreichen Finanzierungsmaßnahmen.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich zum Bilanzstichtag 2021 um 150,3 Mio € auf 3.909,0 Mio € (31. Dezember 2020: 3.758,7 Mio €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem positiven Konzern-Ergebnis von 91,8 Mio € sowie der Veränderung der Währungsrücklage. Die **Eigenkapitalquote** sank trotz des verbesserten Ergebnisses aufgrund der gestiegenen Schulden von 25,7 % zum 31. Dezember 2020 auf 23,1 %.

Die **langfristigen Schulden** stiegen um 2.434,7 Mio € auf 10.895,4 Mio € (+28,8 %) maßgeblich aufgrund der Aufnahme langfristiger Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität. Die **kurzfristigen Schulden** verringerten sich demgegenüber im Berichtszeitraum um 434,3 Mio € auf 1.427,5 Mio € (-23,3 %). Die Entwicklung liegt insbesondere im Rückgang der sonstigen Rückstellungen begründet, die sich infolge des Verbrauchs eines Großteils der Rückstellung im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ reduzierten. Zudem sanken die kurzfristigen Finanzschulden aufgrund von Darlehenstilgungen sowie verminderten Commercial Papers und Tages- und Termingeldern. Demgegenüber standen fristigkeitsbedingte Umgliederungen vormals langfristiger Finanzschulden.

Die **Brutto-Finanzschulden** zum 31. Dezember 2021 lagen aufgrund der umfangreichen Finanzierungsmaßnahmen bei 9.934,0 Mio € und damit deutlich über dem Wert von 7.747,2 Mio € zum 31. Dezember 2020. Die **Liquidität** erhöhte sich ebenfalls um 1.350,6 Mio € auf 3.564,3 Mio €. Die **Netto-Finanzschulden** stiegen korrespondierend um 836,2 Mio € auf 6.369,7 Mio € (31. Dezember 2020: 5.533,5 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 169,7 % (Wert zum 31. Dezember 2020: 152,9 %). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von -8,4 (im Vorjahr: -22,1).

### Bilanzstruktur zum 31. Dezember



### Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2021 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 1.112,6 Mio € und damit um 47,0 Mio € unter Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.159,6 Mio €). Der Rückgang resultierte dabei überwiegend aus geringeren Zugängen in den „Sachanlagen“ (-29,9 Mio €) bei der Fraport AG.

Die Zugänge zum Anlagevermögen betrafen im Geschäftsjahr 2021 mit 847,0 Mio € „Sachanlagen“ (im Vorjahr: 876,9 Mio €). Die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ betragen 251,7 Mio € (im Vorjahr: 242,0 Mio €). Auf die „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ entfielen 9,5 Mio € (im Vorjahr: 26,6 Mio €) und auf den Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ 4,4 Mio € (im Vorjahr: 14,1 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 40,6 Mio € (im Vorjahr: 35,7 Mio €).

Bei der Fraport AG betragen die Zugänge zum Anlagevermögen 833,5 Mio € (im Vorjahr: 881,2 Mio €). Die Investitionen betrafen überwiegend das Projekt Ausbau Süd am Standort Frankfurt – insbesondere im Zusammenhang mit dem Terminal 3 und dem Personentransportsystem – sowie Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur.

Die Zugänge zum Anlagevermögen verteilten sich auf die einzelnen Segmente wie folgt:

#### Zugänge je Segment

in Mio €



Die Investitionen im Segment **Aviation** in Höhe von 465,1 Mio € (im Vorjahr: 504,1 Mio €) betrafen vor allem die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt. Der wesentliche Teil betraf dabei das Terminal 3 sowie das Personentransportsystem.

Im Geschäftsjahr 2021 entfielen 264,3 Mio € der Anlagenzugänge auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 247,8 Mio €). Die Maßnahmen betrafen ebenfalls insbesondere das Projekt Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 89,6 Mio € (im Vorjahr: 103,9 Mio €). Diese beinhalten im Wesentlichen Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen sowie die Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 293,6 Mio € (im Vorjahr: 303,8 Mio €). Die Zugänge resultierten insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima im Zusammenhang mit Verpflichtungen zum Ausbau und zur Erweiterung der Infrastruktur.

#### Zeitwerte

Für Vermögenswerte und Schulden, die im Fraport-Konzern-Abschluss nicht zu Zeitwerten bewertet sind, können sich Unterschiede zwischen Buchwerten und Zeitwerten ergeben. Zum Überblick über die Bewertungsmethoden für wesentliche Bilanzpositionen wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Die immateriellen Vermögenswerte des Anlagevermögens bestehen zu rund 96 % aus Investments in Flughafen-Betreiberprojekte. Während deren Buchwert sich aus den fortgeführten Anschaffungskosten ergibt und im Wesentlichen abhängig von der Höhe der ermittelten Anschaffungskosten und der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsverträge als Grundlage der planmäßigen Abschreibung ist, wird der Zeitwert der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte im Wesentlichen von der Entwicklung der Verkehrs- und Passagierzahlen an den Konzessions-Flughäfen und den sich daraus ergebenden Cash Flows getrieben.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns resultiert überwiegend aus Grundstücken/Gebäuden (rund 41 %) und technischen Anlagen und Maschinen (rund 20 %) der Fraport AG. Während sich Zeitwerte der Grundstücke aus Bodenrichtwerten ableiten lassen (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 20), ergeben sich Zeitwerte der Flughafeninfrastruktur (Gebäude, technische Anlagen und Maschinen) aus entsprechenden Wiederbeschaffungskosten.

Die Zeitwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 21) ergeben sich auf Basis von Bodenrichtwerten (Grundstücke) beziehungsweise Ertragswerten (Gebäude). Die Zeitwerte der in den Vorräten ausgewiesenen Grundstücke zum Verkauf (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 28) ergeben sich ebenfalls auf Basis von Bodenrichtwerten.

Zur Angabe der Zeitwerte für derivative und nicht derivative Finanzinstrumente wird auf Tz. 41 des Konzern-Anhangs verwiesen.

### Kapitalflussrechnung

Aufgrund des positiven Ergebnisses im Geschäftsjahr 2021, das unter anderem durch die zahlungswirksamen Einmaleffekte im Zusammenhang mit erstatteten Vorhaltekosten und verrechneten Sicherheitsdienstleistungen der Vorjahre sowie durch die Auszahlungen in Verbindung mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ beeinflusst war, wurde ein **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** von 392,6 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 236,2 Mio €) erzielt.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 1.133,2 Mio € leicht unter Vorjahresniveau (im Vorjahr: Mittelabfluss von 1.141,4 Mio €). Höheren Mittelabflüssen für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen am Standort Frankfurt sowie Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte standen gestiegene Mittelzuflüsse aus Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen gegenüber.

Unter Berücksichtigung von Investitionen in und Erlösen aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie den Investitionen in Termingeldanlagen lag der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 2.304,2 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 2.528,2 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** reduzierte sich um 375,6 Mio € auf 2.095,4 Mio € (im Vorjahr: 2.471,0 Mio €). Gestiegenen Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden 2.798,4 Mio € (im Vorjahr: 2.692,3 Mio €) standen höhere Rückzahlungen langfristiger (+241,2 Mio €) sowie sonstige Veränderungen kurzfristiger Finanzschulden (+241,1 Mio €) gegenüber. Unter Berücksichtigung währungsbedingter und übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2021 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 431,2 Mio € aus (im Vorjahr: 216,4 Mio €).

Der **Free Cash Flow** lag bei -772,3 Mio € (im Vorjahr: -1.400,0 Mio €).

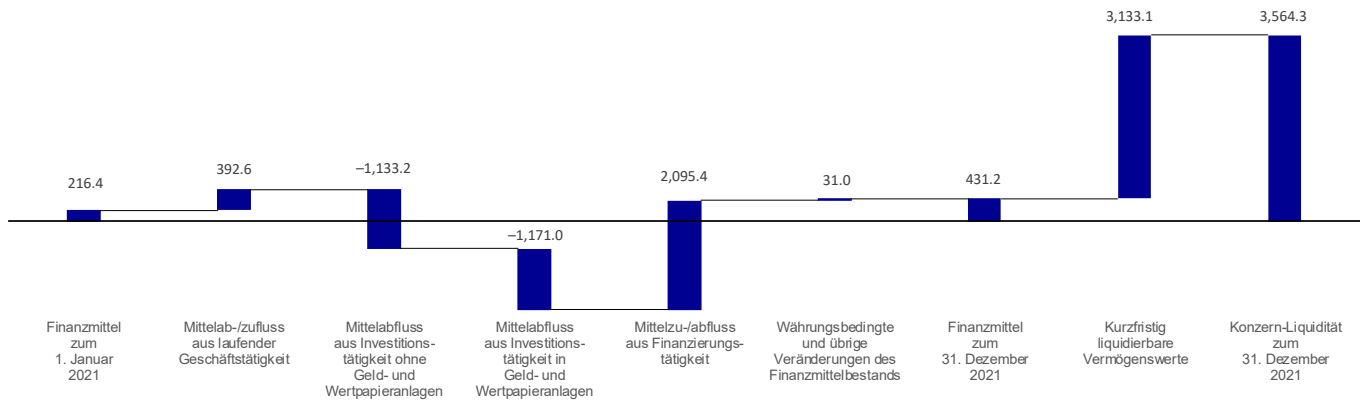
Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz.

### Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Bank- und Kassenbestände	220,4	161,9
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	210,8	54,5
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	<b>431,2</b>	<b>216,4</b>
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	2.156,9	1.549,9
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	74,7	98,1
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>2.662,8</b>	<b>1.864,4</b>

## Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität

in Mio €



## Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns auch im Jahr 2021 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix, bestehend aus Schuldscheindarlehen (23,0 %), Unternehmensanleihen (21,2 %), bilateralen Kreditvereinbarungen (41,4 %), sowie Projektfinanzierungen (14,4 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 130,7 Mio € und blieb damit in etwa auf dem Vorjahresniveau (-2,8 %). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 6,4 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 5,8 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung im Fraport-Konzern bei annähernd 12 %, der fixe Anteil bei rund 88 %. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 2,1 %.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte im Geschäftsjahr 2021 die Mittelbeschaffung durch die Ziehung von bereits abgeschlossenen projektspezifischen Finanzierungen. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit sowie Zinsstruktur der Konzern-Finanzierungsinstrumente sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

### Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz	
Schuldscheindarlehen	2012	180,5	2022	Endfällig	Fix	2,900 % p.a.	
			2030			4,000 % p.a.	
			35	2022	Endfällig	Fix	3,060 % p.a.
	2013	50	2028	Endfällig	Fix	4,000 % p.a.	
	2017	135	2025	Endfällig	Fix	1,395 % p.a.	
			2027			1,810 % p.a.	
			150	2024	Endfällig	Fix	1,086 % p.a.
				2027			1,609 % p.a.
	2019	92,5	2024	Endfällig	Fix	0,548 % p.a.	
			250			2025	0,500 % p.a.
			110			2027	0,600 % p.a.
			137,5	2029			1,336 % p.a.
			50	2029			0,700 % p.a.
			20	2031			0,833 % p.a.
			20	2034			1,073 % p.a.
			20	2034			1,000 % p.a.
		2020	51	2025	Endfällig	Fix	0,850 % p.a.
	17			2027			0,950 % p.a.
	7			2030			1,154 % p.a.
			86	2023	Endfällig	Fix	1,250 % p.a.
			40	2026		Variabel	6M-Euribor + Marge
			43	2026		Fix	1,600 % p.a.
			16,5	2028			1,800 % p.a.
			19,5	2030			2,000 % p.a.
			45	2032			2,125 % p.a.
	2021		175,5	2026	Endfällig	Fix	1,000 % p.a.
		164,5		2026			Variabel
		23,5	2029			6M-Euribor + Marge	
		136,5	2029		Fix	1,360 % p.a.	
		10	2031	Endfällig	Fix	1,870 % p.a.	
		30	2031			1,900 % p.a.	
		168	2033			2,100 % p.a.	
Unternehmensanleihen	2009	150	2029	Endfällig	Fix	5,875 % p.a.	
	2020	300	2024	Endfällig	Fix	1,727 % p.a.	
		500	2027			2,217 % p.a.	
	2021	350	2024	Endfällig	Fix	1,034 % p.a.	
		800	2028			1,925 % p.a.	
Bilaterale Kreditvereinbarungen	1999 – 2021	4.099,1	2022 – 2031	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	-0,10 % – 3,00 % p.a.	
Projektfinanzierungen (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2021	1.428,46	2022 – 2044	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	1,70 % – 16,07 % p.a.	

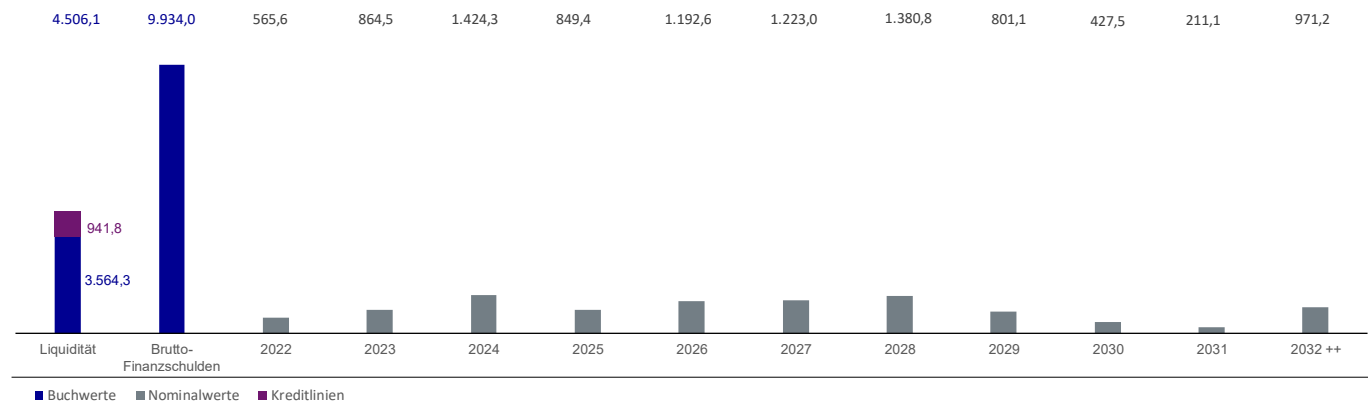
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change-of-Control-Klausel). Sofern sich bei Eintritt dadurch nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Griechenland sowie in Brasilien, ist eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Coronavirus-Pandemie und die daraus resultierenden Verkehrsrückgänge führten teilweise zur technischen Nichteinhaltung von Finanzkennzahlen in den jeweiligen Projektfinanzierungen. Zum 31. Dezember 2021 wurden dazu im Einklang mit den dafür vorgesehenen Regelungen in den Finanzierungsverträgen Einigungen mit den finanzierenden Banken erzielt.

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung des Fraport-Konzerns wies zum Bilanzstichtag eine weitgehend ausgeglichene Tilgungsstruktur aus (Finanzverschuldung in Fremdwährung umgerechnet zum Bilanzstichtagskurs).

## Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2021

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 509,5 Mio € (im Vorjahr: 492,4 Mio €). Da diese – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

### Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2021 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

### Anlagestruktur der Fraport AG

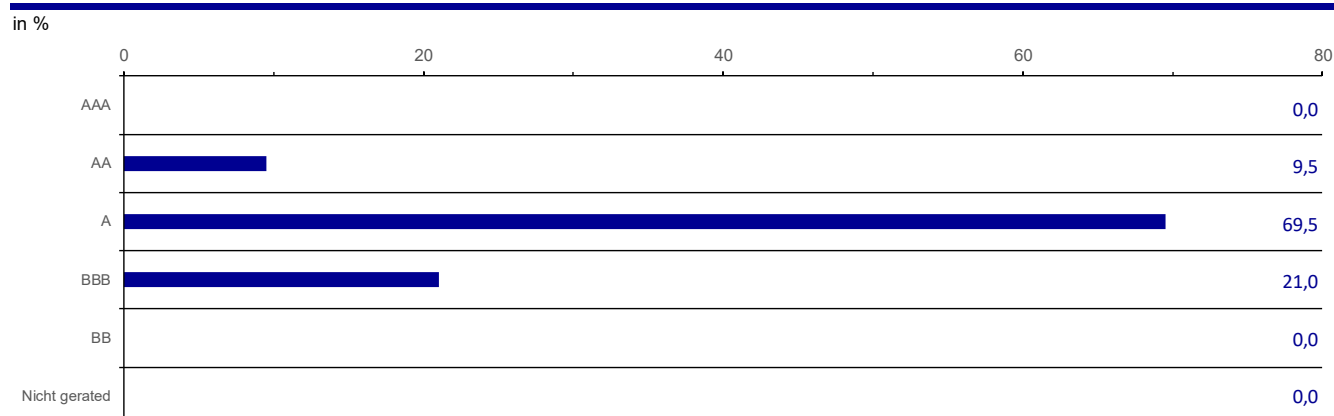
Anlageart	Marktwerte <sup>1)</sup> in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	0,0	0,0	Variabel
	55,1	2,8	Fix
Tagesgelder	0,0	0,0	Fix
Termingelder	2.148,7	0,3	Fix
	0,0	0,0	Variabel
Anleihen	36,7	1,7	Variabel
	714,6	2,8	Fix
davon Staaten	0,0	0,0	Fix
davon Finanztitel	6,0	2,3	Variabel
	126,7	2,6	Fix
davon Versicherungen	5,1	0,8	Variabel
	6,0	4,9	Fix
davon Industrie	25,5	0,8	Variabel
	582,0	2,7	Fix
Commercial Papers	95,1	0,2	Fix

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



Die Ratings sämtlicher Anlagen im Asset Management sind der folgenden Grafik zu entnehmen.

### Ratingstruktur der Anlagen



Zum Bilanzstichtag befanden sich ausschließlich geratete Assets im Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2021 einen Wert von 1,5 % (44,4 Mio €) auf.

Zum Bilanzstichtag 2021 standen dem Fraport-Konzern Kreditlinien in Höhe von 941,8 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 895,9 Mio €), die jedoch in Höhe von 387,6 Mio € für zukünftige Infrastrukturinvestitionen zweckgebunden sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 554,2 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 490,3 Mio €).

### Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

### Rating

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020 [Unterjährige Anpassungen 2021]	2020	Veränderung	Veränderung in %
Free Cash Flow	-772,3	Verbesserung	-1.400,0	+627,7	+44,8
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	8,4	Positiv, im niedrigen zweistelligen Bereich [Q3/9M Quartalsmitteilung 2021: Im positiven hohen einstelligen Bereich]	-22,1	+30,5	-
Liquidität	3.564,3	Leicht unter dem Niveau von 2020 [Q2/6M Halbjahresbericht 2021: Deutlich über dem Wert von 2020]	2.213,7	+1.350,6	+61,0
Eigenkapitalquote (%)	23,1	Leicht unter dem Niveau von 2020	25,7	-2,6 PP	-

Die wesentlichen Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage entwickelten sich innerhalb der Prognose 2020.

## Wertorientierte Steuerung

### Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Adjustiertes EBIT <sup>1)</sup>	343,1	-763,6	25,8	-420,6	176,7	113,3	-107,0	-305,6	247,6	-150,7
Fraport-Assets	10.208,6	9.249,3	3.881,1	3.482,4	2.464,1	2.217,3	770,1	708,3	3.093,3	2.841,3
Kapitalkosten vor Steuern	622,7	592,0	236,7	222,9	150,3	141,9	47,0	45,3	188,7	181,8
Wertbeitrag vor Steuern	-279,6	-1.355,6	-211,0	-643,5	26,4	-28,6	-154,0	-350,9	58,9	-332,5
ROFRA in %	3,4	-8,3	0,7	-12,1	7,2	5,1	-13,9	-43,1	8,0	-5,3

<sup>1)</sup> Adjustiertes EBIT = EBIT zuzüglich der Ergebnisse vor Steuern der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften.

Im Geschäftsjahr 2021 lag der Wertbeitrag des **Fraport-Konzerns** um 1.076,0 Mio € über dem Wert des Vorjahres, blieb jedoch mit -279,6 Mio € weiterhin im negativen Bereich. Die verbesserte operative Entwicklung der Konzern-Gesellschaften in Folge des höheren Verkehrsaufkommens sowie Einmaleffekten aus der vom Bund und Land Hessen gewährten Ausgleichszahlung für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen ungedeckten Vorhaltekosten in Höhe von 159,8 Mio € sowie der Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre in Höhe von 57,8 Mio € begründeten ein adjustiertes EBIT von 343,1 Mio € (im Vorjahr: -763,6 Mio €). Gegenläufig führten gestiegene Investitionen insbesondere in die Ausbauprojekte in Frankfurt und Lima zu höheren Kapitalkosten. Der ROFRA des Fraport-Konzerns erhöhte sich um 11,7 Prozentpunkte auf 3,4 % (im Vorjahr: -8,3 %).

Der Wertbeitrag des Segments **Aviation** verbesserte sich von -643,5 Mio € auf -211,0 Mio € (+432,5 Mio €) bedingt durch die operative Entwicklung sowie die genannten Einmaleffekte. Dem gegenüber standen höhere Kapitalkosten für die voranschreitenden Bautätigkeiten in Frankfurt. Der Segment-ROFRA verbesserte sich entsprechend von -12,1% im Vorjahr auf 0,7 %. Im Segment **Retail & Real Estate** führte das gestiegene Segment-EBIT, trotz höherer Fraport-Assets im Zuge des Ausbauprojekts in Frankfurt, zu einem massiven Anstieg des Wertbeitrags von -28,6 Mio € auf 26,4 Mio € (+55,0 Mio €) sowie des ROFRA auf 7,2 % (im Vorjahr: 5,1 %). Der Wertbeitrag im Segment **Ground Handling** erhöhte sich primär verkehrsmengenbedingt um 196,9 Mio € auf -154,0 Mio €. Der ROFRA des Segments verbesserte sich entsprechend und lag im Geschäftsjahr 2021 bei -13,9 % (im Vorjahr: -43,1 %). Der Wertbeitrag des Segments **International Activities & Services** steigerte sich von -332,5 Mio € auf 58,9 Mio € (+391,4 Mio €). Zum verbesserten operativen Ergebnis trugen insbesondere die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften in Griechenland und in den USA sowie die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft in Antalya bei. Der Anstieg der Fraport-Assets im Segment ist im Wesentlichen auf den Ausbau am Flughafen in Lima zurückzuführen. Korrespondierend zum Wertbeitrag verbesserte sich der Segment-ROFRA von -5,3 % auf 8,0 %.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-ROFRA (%)	3,4	Deutliche Verbesserung	-8,3	+11,7 PP	-

Der Konzern-ROFRA war im Geschäftsjahr 2021 mit 3,4 % wieder positiv. Der ROFRA verbesserte sich aufgrund der konzernweiten Verkehrserholung stärker als in der gegebenen Prognose im Jahr 2020.

## Beschäftigte

### Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	18.419	21.164	-2.745	-13,0
davon Fraport AG	7.893	9.344	-1.451	-15,5
davon Konzern-Gesellschaften	10.526	11.820	-1.294	-10,9
davon in Deutschland	15.599	18.364	-2.765	-15,1
davon im Ausland	2.820	2.801	+19	+0,7

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) nahm im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2021 um 2.745 auf 18.419 ab (im Vorjahr: 21.164). Ursächlich dafür waren Austritte bei Fraport AG (-1.451 Beschäftigte) und FraSec (-423 Beschäftigte) vor allem im Zusammenhang mit den Freiwilligenprogrammen am Standort Frankfurt. Aufgrund von Nichtverlängerung von Zeitverträgen kam es insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften FraGround und FraCareS zu einem niedrigeren Personalstand (-721 Beschäftigte beziehungsweise -94 Beschäftigte).

Außerhalb Deutschlands erhöhte sich der Personalbestand zwar insgesamt leicht auf 2.820 Beschäftigte (+0,7%), er entwickelte sich jedoch in den Konzern-Gesellschaften unterschiedlich. Während sich der Personalbestand insbesondere in den Konzern-Gesellschaften in Bulgarien (+68 Beschäftigte), Lima (+19 Beschäftigte) und Griechenland (+13 Beschäftigte) erhöhte, reduzierte sich die Anzahl der Beschäftigten in den Konzern-Gesellschaften in Slowenien (-71 Beschäftigte) und Brasilien (-13 Beschäftigte).

### Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	5.476	6.365	-889	-14,0
Retail & Real Estate	608	614	-6	-1,0
Ground Handling	6.937	8.457	-1.520	-18,0
International Activities & Services	5.398	5.728	-330	-5,8

Die Personalausstritte im Zusammenhang mit den Freiwilligenprogrammen am Standort Frankfurt verteilen sich in unterschiedlichem Maße auf die vier Segmente. Die heterogenen Veränderungen in den Konzern-Gesellschaften außerhalb Deutschlands wirkten sich darüber hinaus auf die Entwicklung der Beschäftigten im Segment International Activities & Services aus.

### Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Anzahl der Beschäftigten zum Stichtag	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	17.781	19.884	-2.103	-10,6
davon Fraport AG	7.450	9.099	-1.649	-18,1
davon Konzern-Gesellschaften	10.331	10.785	-454	-4,2
davon in Deutschland	15.113	17.247	-2.134	-12,4
davon im Ausland	2.668	2.637	+31	+1,2

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag sank die Zahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern (ohne Auszubildende und Freigestellte) zum 31. Dezember 2021 um 10,6 % von 19.884 auf 17.781 (-2.103 Beschäftigte). Der Rückgang ist in Deutschland insbesondere auf die Fraport AG (-1.649 Beschäftigte) zurückzuführen. Im Ausland resultierte der leichte Anstieg der Beschäftigtenzahl insbesondere aus den Konzern-Gesellschaften in Lima (+58 Beschäftigte).

### Entwicklung der Personalstruktur

Fraport weiß die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Die Vielfalt hilft dem Konzern, die Anliegen seiner Kunden besser zu verstehen, innovative Lösungen zu entwickeln und in einer globalisierten Wirtschaft wettbewerbsfähig zu bleiben. Diversity-Management ist deshalb zentraler Bestandteil der Personalstrategie. Basis dafür ist eine Konzern-Betriebsvereinbarung, die unter anderem die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt fest schreibt. Diese Prinzipien sind Bestandteil bei Rekrutierungsentscheidungen und Qualifizierungsmaßnahmen.

Mit 27,8 % lag die Konzern-Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten ohne Saisonpersonal zum Bilanzstichtag – im Berichtsjahr deutlich über dem Wert des Vorjahres (13,7 %). Die Veränderung ist vor allem auf den Verkehrsrückgang infolge der Coronavirus-Pandemie und den damit verbundenen Personalabbau zurückzuführen.

Die Konzern-Frauenquote – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten (inklusive Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten) – blieb zum 31. Dezember 2021 mit 26,3 % auf Vorjahresniveau. Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg geringfügig auf 45,5 Jahre an (im Vorjahr: 45,3 Jahre). Die Quote ausländischer Beschäftigter in Deutschland lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) bei 24,1 % (im Vorjahr: 23,7 %). Die Schwerbehindertenquote – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – reduzierte sich konzernweit auf 5,9 % (im Vorjahr: 6,6 %).

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag zum Bilanzstichtag 2021 in der Fraport AG unverändert bei 19,2 % (im Vorjahr: 19,2 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung betrug 7,9 % (im Vorjahr: 9,0 %). Die Quote ausländischer Beschäftigter (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) lag bei 13,9 % (im Vorjahr: 14,8 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden reduzierte sich auf 286 (im Vorjahr: 318). Die Fluktuationsquote der Fraport AG erreichte einen Wert von 16,7 % (im Vorjahr: 3,4 %).

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

#### Globalzufriedenheit der Passagiere

Im Berichtsjahr 2021 wurde die Erhebung der Kundenzufriedenheit auf digitale Selbstausfüller-Befragung umgestellt. Um Bewertungsunterschieden aufgrund der neuen Befragungsart Rechnung zu tragen, erfolgt die Berichterstattung für das Jahr 2021 separat für das erste und zweite Halbjahr. Im ersten Halbjahr 2021 stieg die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt auf 91 %, ein Plus von 4 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahreswert von 87 %. Im ersten Quartal lag der Wert bei 92 % (Q1 2020: 86 %) und im zweiten Quartal 2021 bei 89 % (Q2 2020: 90 %). Der Gesundheits- und Infektionsschutz am Flughafen Frankfurt, die Gastfreundschaft des Flughafen-Personals sowie die abgefragten Wartezeiten- und Sauberkeitskriterien trugen zum Ergebnis bei.

Die Globalzufriedenheit der Passagiere lag im zweiten Halbjahr 2021 bei 83 %. Der Rückgang im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 ist unter anderem auf die Umstellung der Befragungsart auf digitale Selbstausfüller-Interviews, die zum 1. Juli 2021 erfolgte, zurückzuführen. Das erhöhte Fluggastaufkommen zu Beginn der Sommerferien, das sich auf wenige ausgeprägte Verkehrsspitzen konzentrierte, kombiniert mit operativen und Personalengpässen, führte vor allem im Juli und August zu insgesamt längeren Wartezeiten sowie Flugverspätungen. Infolgedessen sanken zahlreiche Top-Box-Werte insbesondere im dritten Quartal 2021 stärker, als dies auf Basis der Ergebnisse des vorangegangenen Methodentests zu erwarten war. Im dritten Quartal betrug der Wert der Globalzufriedenheit der Passagiere 85 % und erreichte 81 % im vierten Quartal 2021. Während die Zufriedenheit mit der Gastfreundschaft des Flughafen-Personals und der Freundlichkeit des mobilen Terminal-Personals im zweiten Halbjahr weiterhin hohe Werte erzielten (91 % beziehungsweise 92 %), lag die Zufriedenheit mit den Sicherheitskontrollen und der Sauberkeit unter den jeweiligen Zielwerten.

Trotz der Beeinträchtigungen verbunden mit operativen Engpässen und der methodischen Umstellung lag die Globalzufriedenheit der Passagiere am Flughafen Frankfurt sowohl in der ersten als auch in der zweiten Jahreshälfte 2021 über dem Zielwert von mindestens 80 %.

#### Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität am Flughafen Frankfurt betrug im vergangenen Geschäftsjahr 98,3% und lag damit um 0,4 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres und um 0,2 Prozentpunkte unter dem Zielwert. Während im ersten Quartal 2021 die Gepäck-Konnektivität mit 98,3 % unter dem Vorjahreswert lag, stieg sie im zweiten Quartal 2021 auf 98,5 % an. Dies ist hauptsächlich auf Umbauten der Gepäckförderanlage und deren Sicherheitstechnik im Vorjahr zurückzuführen, die einen negativen Einfluss auf die Konnektivität hatten. Ab Juni 2021 stieg der Verkehr sprunghaft an und die Gepäck-Konnektivität sank belastungsbedingt im dritten Quartal 2021 unter das Vorjahresniveau auf einen Wert von 98,4%. Im vierten Quartal 2021 lag der Wert bei 98,1 % und damit 0,4 Prozentpunkte unter dem Zielwert. Auch hier lag die Ursache in den kurzfristigen Belastungsspitzen der Herbstferien und den stark ansteigenden Verkehren aus der Öffnung des amerikanischen Markts im November 2021. Aus diesen Gründen konnte der Zielwert von 98,5 % im Geschäftsjahr 2021 nicht erreicht werden.

## Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

### Mitarbeiterzufriedenheit

Die Zufriedenheit der Belegschaft der Fraport AG mit dem Umgang von Fraport mit der Krise infolge der Coronavirus-Pandemie blieb im Berichtszeitraum in etwa konstant und lag bei rund 82,5 %. Dieser Zufriedenheitswert lag im Rahmen des ersten Puls-Checks diesen Jahres bei 83 % und im zweiten bei 82 %. Erneut wurde bestätigt, dass das Vertrauen in Fraport, die Krise wirtschaftlich zu bewältigen, sehr hoch ist. Dies gaben bei den zwei zurückliegenden Puls-Checks jeweils 93 Prozent der Beschäftigten an. An den Puls-Checks, die jeweils für einige Tage in den internen Onlinemedien freigeschaltet sind, nahmen durchschnittlich etwa 1.000 Beschäftigte aus allen Unternehmensbereichen teil. Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde in den Jahren 2020 und 2021 auf eine konzernweite Mitarbeiterbefragung verzichtet. Somit fehlt die Datenbasis, um eine Aussage hinsichtlich der Zielerreichung zu treffen. Im Jahr 2022 soll ein neues Instrument zur Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit konzipiert und damit ein neues Ziel mit entsprechender Laufzeit festgelegt werden (siehe Kapitel „Geschäftsausblick“.)

### Frauen in Führungspositionen

Im Geschäftsjahr 2021 erhöhte sich der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Fraport-Vorstands in Deutschland auf 27,1 % (im Vorjahr: 25,6 %). Bei der Fraport AG erreichte die Quote einen leicht höheren Wert von 26,4 % (im Vorjahr: 25,9 %). Im Zusammenhang mit dem 2020 initiierten Freiwilligenprogramm und anschließenden Reorganisationsmaßnahmen verließen fünf weibliche Führungskräfte das Unternehmen. Eine vakante Position wurde mit einer Frau nachbesetzt, während vier Stellen nicht nachbesetzt wurden. Darüber hinaus entfielen 13 Führungspositionen, davon waren vier Positionen durch Frauen besetzt. Bei den Konzern-Gesellschaften wurden zwei von drei vakanten Geschäftsführerpositionen durch Frauen besetzt. Aufgrund der zum 30. Juni 2021 abgeschlossenen Reorganisation sowie der geringen Anzahl an offenen zu besetzenden Positionen wurde die für das Geschäftsjahr 2021 festgelegte Zielgröße von 30 % nicht erreicht.

## Arbeits- und Gesundheitsschutz

### Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2021 erhöhte sich die Konzern-Krankenquote in Deutschland um 0,3 Prozentpunkte auf 6,7 % (im Vorjahr: 6,4 %). Die Entwicklung ist auf die Verkehrserholung am Flughafen Frankfurt und den damit verbundenen erhöhten operativen Personaleinsatz zurückzuführen. Die Krankenquote der Fraport AG sank um 0,2 Prozentpunkte auf 5,9 % (Vorjahr: 6,1 %). Grund für den Rückgang war der reduzierte Personalstand sowie vermutlich das verstärkte Arbeiten von zu Hause.

## Klimaschutz

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

Im vergangenen Geschäftsjahr betragen die konzernweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen rund 163.520 t CO<sub>2</sub> und damit 3,6 % weniger als im Vorjahr. Die Emissionsreduktion ist vor allem auf die Fraport AG zurückzuführen, die ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vorjahresvergleich um 11,8 % auf 114.015 t CO<sub>2</sub> (im Vorjahr: 129.263 CO<sub>2</sub>) reduzierte. Dieser Rückgang ist teilweise auf den Einfluss der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen, es wurden aber auch weiterhin Effekte aus laufenden Energieeinsparprogrammen zur Verbesserung der Energieeffizienz erzielt.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2021	Gegebene Prognose 2020 [unterjährig Anpassung Q2 / 6M Halbjahresbericht]	2020	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) in %	91/83 <sup>1)</sup>	Mindestens 80 %	91	–
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	98,3	Besser als 98,5 %	98,7	–0,4 PP
Mitarbeiterzufriedenheit (Konzern) <sup>2)</sup>	–	Besser als 3,0 [Keine Messung]	–	–
Mitarbeiterzufriedenheit (Fraport AG) <sup>3)</sup>	82,5	Verbesserung	81,5	+1,0 PP
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) in %	27,1	Leichte Erhöhung	25,6	+1,5 PP
Frauen in Führungspositionen (Fraport AG) in %	26,4	Erhöhung	25,9	+0,5 PP
Krankenquote (Deutschland) in %	6,7	Stabilisierung mindestens auf dem Vorjahresniveau	6,4	+0,3 PP
Krankenquote (Fraport AG) in %	5,9	Stabilisierung mindestens auf dem Vorjahresniveau	6,1	–0,2 PP
CO <sub>2</sub> -Emission (Konzern) in t <sup>4)</sup>	163.520	Leichte Erhöhung	169.598 <sup>5)</sup>	–6.078
CO <sub>2</sub> -Emission (Fraport AG) in t	114.015	Leichte Erhöhung	129.263 <sup>5)</sup>	–15.248

<sup>1)</sup> Aufgrund von methodischer Umstellung werden die Ergebnisse getrennt für das erste und das zweite Halbjahr 2021 berichtet.

<sup>2)</sup> Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde der Wert 2021 nicht erhoben.

<sup>3)</sup> Wert 2020 im Rahmen des Puls-Checks in Prozent erhoben.

<sup>4)</sup> Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

<sup>5)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen haben sich für 2020 Änderungen ergeben.

Die Erläuterungen zu Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2020 sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen.

## Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

### Über diese zusammengefasste Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die Vorgaben der §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e Handelsgesetzbuch (HGB) sowie die Vorgaben der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (EU-Taxonomie-Verordnung). Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung betriebswirtschaftlich nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit geprüft. Der uneingeschränkte Vermerk ist am Ende des Geschäftsberichts enthalten.

Die Kapitel „Steuerung“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ beschreiben die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung. Deren Konzepte und Maßnahmen sind Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. In den beiden Kapiteln finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2022 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ zu entnehmen. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Struktur sind im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ zu finden. Risiken in Bezug auf die nichtfinanziellen Aspekte berücksichtigt Fraport im konzernweiten Risikomanagementsystem (siehe Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

Diese Erklärung ist geprägt von der im Geschäftsjahr 2021 weiter vorherrschenden Coronavirus-Pandemie und thematisiert insbesondere die Auswirkungen auf den Fraport-Konzern und die konkreten Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz in den betroffenen Aspekten (siehe auch Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“).

### Verwendung von Rahmenwerken

Für eine strukturierte Darstellung der Inhalte nach § 289c HGB in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung richtet sich Fraport nach den Standards der Global Reporting Initiative 2016 (GRI). Die Konzepte zu den Aspekten orientieren sich an der Struktur der GRI-Managementansätze. Das betrifft die Wesentlichkeitsanalyse (GRI 101-Managementansatz) sowie die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“ (GRI 103-Managementansatz). Darüber hinaus gibt das ESG-Factbook, das unter [www.fraport.com/de/publikationen](http://www.fraport.com/de/publikationen) ab März 2022 verfügbar ist, eine detaillierte Übersicht über die relevanten GRI-Indikatoren im Fraport-Konzern. Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

### Zusammenhänge mit dem Abschluss

Die berichtspflichtigen Inhalte, die mit dem zusammengefassten Lagebericht, dem Konzern-Abschluss sowie dem Jahresabschluss der Fraport AG zusammenhängen, werden am Ende der jeweiligen nichtfinanziellen Aspekte erläutert.

### Ableitung der Wesentlichkeit

Das Fraport Leitbild bildet weiterhin die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“. Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet dafür den Rahmen.

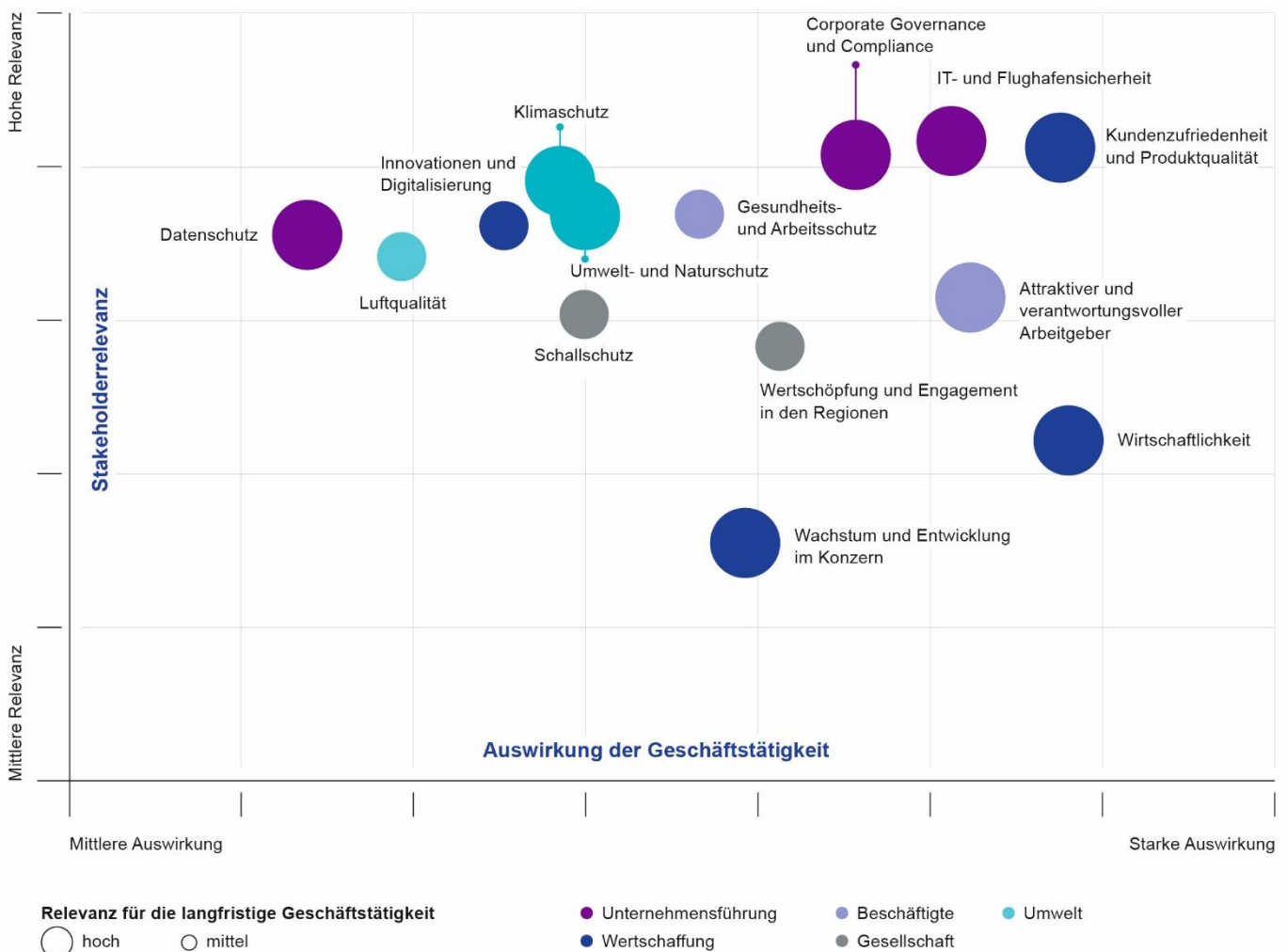
Der Vorstand hat, abgeleitet von diesen Unternehmenszielen, sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern wurden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit der Passagiere im Konzern, sowie die Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Die Basis für die in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung berichteten Aspekte bildet die Wesentlichkeitsanalyse. Wesentlich ist, was gemäß § 289c Absatz 3 HGB sowohl für den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis als auch für die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit von Fraport auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist. Die Wesentlichkeitsmatrix

ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. Dabei bestätigen das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen nehmen außerdem eine Priorisierung vor. Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, seine Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport.

Für das Jahr 2021 hat der Vorstand in einem strukturierten Prozess aufgrund der gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen Anpassungen in der Wesentlichkeitsmatrix beschlossen. Die aktualisierte Wesentlichkeitsmatrix ist unten dargestellt. Die Themen „Klimaschutz“ sowie „Umwelt- und Naturschutz“ weisen eine höhere Relevanz für die langfristige Geschäftstätigkeit und für die Stakeholder auf. Dies leitet sich sowohl aus der öffentlichen Diskussion als auch aus den Schwerpunkten im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung ab. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie hat die Geschäftstätigkeit höhere Auswirkungen auf das Thema „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ und es steigt auch in der Stakeholderrelevanz. Das Thema „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ ist ebenfalls relevanter für die Stakeholder, da durch die Coronavirus-Pandemie bedingte Reisebeschränkungen und spezielle Auflagen für den zivilen Luftverkehr die Reisekette für die Kunden stärker beeinträchtigen. Darüber hinaus hat die Geschäftstätigkeit höhere Auswirkungen auf die Themen „Wirtschaftlichkeit“ sowie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“. Ursache dafür ist die höhere Verschuldung zur langfristigen Sicherung der Liquidität infolge der Coronavirus-Pandemie sowie die Herausforderung, dass trotz umfassender personalwirtschaftlicher Maßnahmen im Rahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ qualifiziertes und motiviertes Personal in hinreichender Zahl sichergestellt werden muss. Eine umfangreiche Wesentlichkeitsanalyse unter Beteiligung der internen und externen Stakeholder wird durchgeführt, sobald es die Rahmenbedingungen wieder zulassen.

### Wesentlichkeitsmatrix



Die wesentlichen Sachverhalte sind gemäß § 289c Absatz 2 HGB den berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet. Über diese berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekte hinaus hat Fraport „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“ als einen zusätzlichen Aspekt identifiziert. Die Zuordnung der Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden. Der aspektübergreifende Sachverhalt „Lieferkette und Beschaffung“ stellt keinen eigenen Aspekt dar, sondern behandelt in einem separaten Kapitel alle berichtspflichtigen Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

#### Zuordnung der wesentlichen Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten

Nichtfinanzieller Aspekt	Sachverhalte		
Corporate Governance und Compliance	Achtung der Menschenrechte	Bekämpfung von Korruption und Bestechung	
Umweltbelange	Klimaschutz	Umwelt- und Naturschutz	Luftqualität
Kundenzufriedenheit und Sicherheit	Kundenzufriedenheit und Produktqualität	IT- und Flughafensicherheit	Datenschutz
Arbeitnehmerbelange	Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Gesundheits- und Arbeitsschutz	
Sozialbelange	Gesellschaft	Schallschutz	Engagement in den Regionen

Die Hauptversammlung stimmte am 26. Mai 2020 dem Vorschlag des Aufsichtsrats zu, das Vergütungssystem für den Vorstand im Zusammenhang mit der Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie in das Aktiengesetz (AktG) anzupassen. Das Vergütungssystem beinhaltet infolgedessen zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performancevergütung auch nichtfinanzielle Elemente. Für das Geschäftsjahr 2021 wurden als nichtfinanzielle Komponenten die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks am Standort Frankfurt in Form eines Power Purchase Agreements (PPA) für Energiebezug aus Windkraftanlagen sowie die Baufertigstellung von Flugsteig G bis Ende Januar 2022 festgelegt (siehe auch Vergütungsbericht unter [www.fraport.com/de/publikationen](http://www.fraport.com/de/publikationen)).

#### Identifikation von Risiken

Fraport definiert Risiken als künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die die nichtfinanziellen Aspekte negativ beeinflussen können. Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt: Für Fraport wird die ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Brutto- und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko umfasst die verbleibende zu erwartende Auswirkung, nachdem risikomindernde Maßnahmen eingeleitet oder umgesetzt wurden. Die Risikoeinschätzung in dieser nichtfinanziellen Erklärung spiegelt das Nettoisiko wider.

Das Risikomanagementsystem im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aus dem zusammengefassten Lagebericht enthält eine Analyse der Risiken, die mögliche negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte haben können.

Für das Geschäftsjahr 2021 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aufgeführten wesentlichen Gefährdungen hinaus keine weiteren berichtspflichtigen Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

#### Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

Das aspektübergreifende Thema „Lieferkette und Beschaffung“ stellt keinen eigenen Aspekt dar, sondern behandelt in diesem separaten Kapitel alle berichtspflichtigen Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten. Im Unterschied zu produzierenden Unternehmen besitzt die Lieferkette für Fraport keine vergleichbare Relevanz. Vielmehr stehen die Qualität der angebotenen Dienstleistungen und die Funktionalität der dafür notwendigen Infrastruktur im Fokus. Die sorgfältige Auswahl von Geschäftspartnern und Lieferanten ist dennoch von wesentlicher Bedeutung.

Die Fraport AG verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten, abhängig von den lokalen Gegebenheiten im Rahmen der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), dazu, den **Fraport-Lieferantenkodex** einzuhalten. Darin sind der korrekte Umgang mit Beschäftigten, die Achtung der Menschenrechte sowie des Umwelt- und Klimaschutzes, die Integrität im Geschäftsverkehr und das Verbot von Korruption und Bestechung enthalten. Ein Verstoß kann zur Kündigung der Geschäftsbeziehung führen. Ebenso drohen bei Kartellverstößen und schweren Verfehlungen eine Vertragsstrafe und ein pauschalierter Schadensersatzanspruch.



Geschäftspartner und Lieferanten müssen sich auch dazu verpflichten, diese Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten zu fordern und sicherzustellen.

Die Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich, den Einkauf von Produkten und Dienstleistungen konsequent an Nachhaltigkeitskriterien auszurichten, und unterzeichnete eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung. Die Abteilung „Umweltmanagement“ der Fraport AG erhält jährlich eine Auswertung, welche Rahmenverträge im Folgejahr zur Ausschreibung fällig werden. In einer Verständniserklärung zwischen den Zentralbereichen „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ und „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ informiert die Abteilung „Umweltmanagement“ die jeweiligen Bedarfsträger über mögliche ökologische Beschaffungskriterien und Zertifikate (zum Beispiel den Standard für schadstoffgeprüfte Textilien „OEKO-TEX 100“).

Fraport hat eine heterogene Bedarfsstruktur: Sie reicht von Architektenleistungen über die Instandhaltung und den Ausbau von Flughafeninfrastruktur, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Bei der Fraport AG (inklusive des Projekts Ausbau Süd) gingen mehr als 41 % des Gesamtauftragsvolumens an Unternehmen in der Rhein-Main-Region. Etwa 99 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 792 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, 0,5 % innerhalb der EU und circa 0,4 % in den USA, Großbritannien, in der Schweiz und Kanada vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bei der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten, gilt die erste Stufe der Lieferkette als unkritisch. Durch die Coronavirus-Pandemie war das Auftragsvolumen mit Dritten von 2019 zu 2020 spürbar eingebrochen. Auf diesem niedrigen Niveau stabilisierten sich die Kennzahlen im Jahr 2021. Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG (inklusive des Projekts Ausbau Süd) sind die Unternehmen Calvias Gebäudetechnik GmbH, Caverion Deutschland GmbH, Prinzing Elektrotechnik GmbH, Lindner SE und Sauter-Cumulus GmbH. Bei diesen Firmen hat die Fraport Ausbau Süd GmbH vor Vergabe ein umfangreiches Business-Partner-Screening durchgeführt.

Sofern die Fraport AG Verträge über Warengruppen ausschreibt und vergibt, die Lieferanten oder Dienstleister aus Risikoländern bezüglich Arbeits- und Sozialstandards einschließen, erfolgt auftragswertabhängig eine Prüfung der Auftragnehmer. Dies gilt beispielsweise auch für die Bestellung von Dienstbekleidung. Hier überprüft Fraport regelmäßig, in welchen Ländern die Produktionsstätten liegen. Unabhängig davon werden alle Lieferanten und Dienstleister der Fraport AG täglich auf Grundlage der einschlägigen Sanktionslisten der EU und der USA geprüft. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es dabei zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die dazu führen können, dass der Auftrag entzogen wird. In einem regelmäßigen Monitoring des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ stellt die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer einen wesentlichen Bestandteil dar.

Die Fraport AG hat sich des rechtskonformen Einsatzes von Fremdpersonal auf Basis selbstständiger Dienst- und Werkverträge, in Abgrenzung zur Arbeitnehmerüberlassung, angenommen. Eine Fremdpersonal-Compliance im Rahmen einer Richtlinie wurde implementiert, um das Fremdpersonal zu beauftragen. Die Richtlinie beinhaltet einen verbindlichen Prüfprozess und reduziert die Gefahr, dass Scheindienstverträge/-werkverträge sowie verdeckte Arbeitnehmerüberlassungsverträge entstehen. Auch Fremdpersonaleinsätze, die Konzern-Gesellschaften für die Fraport AG erbringen, unterliegen diesem Prüfprozess. Die Konzern-Gesellschaften stellen die rechtskonforme Beauftragung und den Einsatz von Fremdpersonal durch die Implementierung geeigneter Prozesse eigenständig sicher.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement und sind dazu verpflichtet, die Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) einzuhalten. Wesentlicher Bestandteil der Konzern-Richtlinie ist der Verhaltenskodex für Mitarbeiter, der im Fraport-Konzern verbindlich ist. Die Richtlinie enthält ebenfalls die Anweisung, den Lieferantenkodex als Teil der AGB zu verwenden, soweit dies nach national geltendem Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Das ist insbesondere bei großen Bauvorhaben wie dem Terminal-Neubau am Flughafen Lima relevant. Bei diesen Projekten wurde vereinbart, den Fraport-Lieferantenkodex einzuhalten. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Anpassung des Lieferantenkodexes möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den Bereich, der sich mit Compliance befasst. Bei den Konzern-Flughäfen wurden mehrheitlich innerhalb des eigenen Landes vergeben.

Die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd hat für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere für das Terminal 3 in Frankfurt, aufgrund der Projektgröße und -komplexität einen separaten Beschaffungsprozess festgelegt. Bereits mit der Abgabe eines Angebots sind Bauunternehmen dazu verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) und dem

Mindestlohngesetz (MiLoG) einzuhalten. Zudem sollen sie Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen (zum Beispiel Lohnausgleichs- und Urlaubskassen) der Tarifparteien leisten und auch nur Nachunternehmer oder sonstige Dritte beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus ist der Fraport-Lieferantenkodex Vertragsbestandteil. Für den Bau von Terminal 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern, bevor neue Geschäftsbeziehungen aufgenommen werden.

## **Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte**

### **Bekämpfung von Korruption und Bestechung**

**Ziel** – Fraport verfolgt das Ziel, verantwortungsvoll und transparent zu führen. Fraport toleriert keinerlei Form von Korruption oder anderen unlauteren Geschäftspraktiken. Darüber hinaus bekennt sich Fraport zu international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den Konventionen der United Nations Organization (UNO) und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organization sowie den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Im Rahmen seiner Leitungsverantwortung bestimmt der Vorstand die Werte und Verhaltensregeln des Fraport-Konzerns und schafft die Rahmenbedingungen für rechtskonformes und ethisches Verhalten bei Führungskräften und Beschäftigten. Die Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist daher wesentlicher Bestandteil des weltweit geltenden **Fraport-Verhaltenskodexes**. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu den im Verhaltenskodex genannten Grundwerten und positioniert sich klar gegenüber Korruption mit dem „Nulltoleranzprinzip“.

Die einzelnen Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung basieren auf dem **konzernweiten Compliance Management System (CMS)**, wonach die Konzern-Gesellschaften spezifische CMS nach bestimmten Mindestvorgaben entwickeln. Die Verantwortung für das CMS der jeweiligen Konzern-Gesellschaft liegt beim lokalen Management. Das CMS der Fraport AG setzt auch die für die Konzern-Gesellschaften maßgeblichen Standards.

Die konzernweiten Mindestvorgaben für die lokalen CMS wurden im Jahr 2021 grundlegend überarbeitet und erweitert: Die Mindestvorgaben erfordern nun von den Konzern-Gesellschaften umfassende Regelungen im Umgang mit Geschenken und Einladungen, Interessenkonflikten sowie der Compliance-Prüfung von Geschäftspartnern. Darüber hinaus wurden einheitliche Vorgaben für die Bearbeitung von Hinweisen auf Compliance-Verstöße (sogenannte Internal Investigations) vorgesehen. Die Überarbeitung dient der Erhöhung des Schutzniveaus im Konzern und trägt zur Standardisierung und Vereinheitlichung von Compliance-Prozessen maßgeblich bei. Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften implementierten die angepasste Konzern-Richtlinie weitestgehend im Geschäftsjahr 2021. Fraport Greece hat auch eine elektronische Plattform entwickelt, um allen Mitarbeitenden Zugang zu den aktuellen Richtlinien und Prozessanweisungen zu ermöglichen, bei Fraport USA wurde die Rolle des Compliance Direktors geschaffen. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat ein Training zum Thema Nachhaltigkeit und Korruptionsprävention zusammen mit Lieferanten organisiert.

Die Leitung des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ ist als Chief Compliance Officer für Inhalt, Organisation, Pflege und Weiterentwicklung des CMS der Fraport AG zuständig. Er untersteht direkt dem Vorstand Retail und Real Estate.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine **Compliance-Risikoanalyse**, die regelmäßig durchgeführt wird und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Über den Compliance-Helpdesk unterstützt und berät die Compliance-Abteilung der Fraport AG Beschäftigte aller Funktionen und Hierarchiestufen.

Der für Compliance zuständige Bereich informiert den Vorstand in einer halbjährlichen **Berichterstattung** über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Über wesentliche Compliance-Verstöße wird der Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert.

Das **Compliance Board** der Fraport AG unterstützt und fördert die Zusammenarbeit der Teilsysteme Compliance Management, Risikomanagement (RMS) und Internes Kontrollsystem (IKS). Es ist das zentrale Gremium, um fachbereichs- und schnittstellenbezogene Themen zu vernetzen und das CMS kontinuierlich weiter zu entwickeln.

Den Umgang mit Einladungen und Geschenken für die Beschäftigten der Fraport AG legt eine eigene **Richtlinie** fest. Diese regelt unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen. Zudem gibt es

eine interne Richtlinie, wie mit Interessenkonflikten umzugehen ist. Die Beschäftigten der Fraport AG sind dazu verpflichtet, offenzulegen, wenn sie in Situationen geraten, in denen persönliche Interessen nicht mit den geschäftlichen Interessen von Fraport übereinstimmen. Anzeigepflichtige Sachverhalte können so elektronisch offengelegt und Maßnahmen dagegen eingeleitet werden. Dies unterstützt die Beschäftigten dabei, die bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

Die Kontrolle der Einhaltung der Compliance-Prinzipien von Fraport, ist ein Bestandteil der internen Konzernrevision. Diese erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsleistungen in allen wesentlichen Geschäftseinheiten der Fraport AG, deren Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie Beteiligungsgesellschaften und führt **Compliance-Audits** durch. Ein standardisierter und risikoorientierter Planungsprozess ist Grundlage für die Prüfungsschwerpunkte.

Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Hinweise und Vorgaben, wie die einzelnen Beschäftigten dazu beitragen können, werden regelmäßig an die Beschäftigten im Fraport-Konzern kommuniziert. So sind **Schulungen** zum Thema Antikorruption zu absolvieren.

Fraport hat ein **Hinweisgebersystem** eingerichtet, das allen Konzern-Gesellschaften zur Verfügung steht. Das Hinweisgebersystem ist ein wesentliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von potenziellen Compliance-Verstößen und damit zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Darüber hinaus steht der Fraport AG eine Ombudsfrau, eine externe, unabhängige Rechtsanwältin, zur Verfügung. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich zudem an eine interne Vertrauensperson wenden.

Die Integrität von Geschäftspartnern der Fraport AG bei Investitionsvorhaben mit Auslandsbezug wird durch eine risikobasierte **Compliance-Due-Diligence** im Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ untersucht – wesentliche Compliance-Risiken eines potenziellen Geschäftspartners werden im Rahmen eines Regelprozesses entsprechend berücksichtigt.

Die **Konzern-Gesellschaften** setzen im Rahmen ihres CMS zielgerichtet eigene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung um. Insbesondere bei Finanzierungsprojekten werden weitere Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung implementiert, zum Teil auch als Vorgaben von Fremdkapitalgebern. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat etwa im Rahmen der Ausschreibungen für den Ausbau des Flughafens sämtliche Bieter zur Unterzeichnung von Antikorruptionsvereinbarungen verpflichtet.

Die Konzern-Gesellschaften verfügen teilweise über eigene Regelwerke im Zusammenhang mit Bestechung und Korruption. Fraport USA hat etwa Richtlinien aufgesetzt, in denen Regelungen zur Compliance, zum rechtskonformen Geschäftsverhalten und zur Wahrung von Unternehmensinteressen festgelegt sind. Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre verfügen über eine eigene Antikorruptions-Richtlinie. Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija behandelt das Ethical and Compliance Committee Fragen rund um das Thema Compliance sowie Informationen über Verstöße gegen den Verhaltenskodex.

Im Jahr 2021 wurde der Fraport-Verhaltenskodex umfassend überarbeitet. Die Änderungen zielen auf eine bessere Verständlichkeit und stärkere Nähe zur Belegschaft, aber auch den übrigen Stakeholdern, um Compliance-Grundsätze noch besser im Tätigkeits- und Arbeitsumfeld von Fraport zu verankern. Unverändert bleibt die Bekämpfung von Korruption und Bestechung ein wesentlicher Bestandteil des Verhaltenskodex.

**Leistungsindikator** – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

### **Achtung der Menschenrechte**

**Ziel** – Fraport strebt die Einhaltung der internationalen Verhaltenskodizes an, zu denen sich Fraport bekennt, insbesondere der Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und der Kernarbeitsnormen der International Labor Organization.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Der Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ der Fraport AG befasst sich unter anderem mit der konzernweiten Achtung der Menschenrechte. Verstöße können Beschäftigte über **Hinweisgebersystem**

**teme** melden, die weltweit genutzt werden und frei über einen Internetlink zugänglich sind. Darüber hinaus können sich Beschäftigte in Deutschland bei Bedarf an die von der Fraport AG mandatierte externe Ombudsperson sowie die interne Vertrauensperson wenden. Identifikation, Meldung und Berichterstattung – so ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über Fälle von Menschenrechtsverletzungen sowie über relevante Hinweise dazu erlangt.

Die Achtung der Menschenrechte ist im konzernweit verbindlichen **Fraport-Verhaltenskodex** verankert: Fraport hat sich darin verpflichtet, das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen zur Regelung der allgemeinen Arbeitsbedingungen im Fraport-Konzern zu achten.

Als international ausgerichtetes Unternehmen fördert Fraport die **Vielfalt in der Belegschaft** und verfolgt das Ziel, jede Form der Diskriminierung zu unterbinden. Fraport verpflichtet sich, Menschen nicht zu unterscheiden, auszuschließen oder zu bevorzugen aufgrund ihrer ethnischen, nationalen und sozialen Herkunft, aufgrund ihrer Hautfarbe, ihres Geschlechts, Alters, ihrer Religion oder Weltanschauung. Ebenso unterbindet Fraport jegliche Diskriminierung aufgrund von politischer Betätigung, Mitgliedschaft in einer Arbeitnehmerorganisation, Behinderung oder sexueller Orientierung. Das Prinzip der gegenseitigen Wertschätzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Fraport-Wertekultur: Fraport steht für einen fairen, respektvollen und partnerschaftlichen Umgang miteinander.

Die gleiche Erwartungshaltung im Hinblick auf die Achtung der Menschenrechte hat Fraport gegenüber Geschäftspartnern – diese Anforderungen sind im **Lieferantenkodex** festgehalten. Die Fraport-Geschäftspartner werden darin verpflichtet, auf eine konsequente Verbreitung und Beachtung dieser Standards auch bei allen weiteren an der Leistungserbringung beteiligten Unternehmen, wie Nachunternehmer, hinzuwirken.

Die **Konzern-Gesellschaften** setzen eigene spezifische Maßnahmen um, die die Achtung der Menschenrechte sicherstellen sollen. Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden zum Beispiel Regelungen zur Arbeitszeit und Beschwerdemechanismen, die unter anderem auch von Fremdkapitalgebern verlangt werden, implementiert. Der Planungs- und Bauauftrag für das Bauprogramm an den 14 griechischen Regionalflughäfen verpflichtet beispielsweise den Generalunternehmer zum umfassenden Schutz der Menschenrechte. Verstöße gegen die Vereinbarungen stellen eine Vertragsverletzung dar und können bis zur Kündigung des Vertrages führen.

**Leistungsindikatoren** – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

## Kundenzufriedenheit und Sicherheit

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

**Ziel** – Der Kunde steht für Fraport sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen an erster Stelle. Das Ziel ist daher, die Kunden- und Serviceorientierung an den Konzern-Flughäfen kontinuierlich zu verbessern. Die **Globalzufriedenheit der Passagiere** sowie die **Gepäck-Konnektivität** gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Auch der Gesundheitsschutz von Beschäftigten, Passagieren und Kunden hat oberste Priorität. Im Jahr 2021 galt es weiterhin vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie, insbesondere das Infektionsrisiko an den Konzern-Flughäfen zu verringern.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Mit Wiedereröffnung des Terminals 2 am 1. Juni 2021 nach über 400 Tagen Schließung wurden im Vorfeld sämtliche Infektionsschutzmaßnahmen, die seit Ausbruch der Coronavirus-Pandemie im Terminal 1 implementiert wurden, auch auf das Terminal 2 flächendeckend angewendet. Passagierservices, wie zum Beispiel der Flughafen-Infoschalter, wurden nach vorübergehender Einstellung beziehungsweise Reduzierung mit steigendem Passagieraufkommen wieder aufgenommen und ausgeweitet. Beispielsweise wurden vier weitere digitale Informationsschalter (Info Gates) für Fluggäste in Betrieb genommen. Das digitale Informationsangebot zur kontaktfreien persönlichen Interaktion mit Informationspersonal wurde auf zwölf Standorte im Terminal 1 und Terminal 2 ausgeweitet, um alle Fluggäste frühzeitig über aktuelle Reisebestimmungen, Vorsorgemaßnahmen sowie Verhaltensrichtlinien am Flughafen Frankfurt zu informieren.

Fraport hat die im August 2020 wieder aufgenommene Fluggastbefragung **Fraport-MONITOR** im ersten Halbjahr 2021 fortgeführt, allerdings mit einer gegenüber dem Zeitraum August bis Dezember 2020 nochmals reduzierten monatlichen Fallzahl. Parallel zu der regulären Dauerfluggastbefragung führte Fraport einen im September 2020 gestarteten Methodentest fort. Bei dem Test

wurden im ersten Halbjahr 2021 monatlich 400 Passagiere nicht mehr persönlich befragt, sondern selbst den Fragebogen des Fraport-MONITOR ausfüllten. Dies erfolgte auf ihrem eigenen mobilen Endgerät (Smartphone, Tablet, Laptop) oder auf einem von den Interviewern vor Ort gestellten Tablet. Der sprachlich leicht angepasste digitale Fragebogen stand den Befragten dabei erstmals in acht unterschiedlichen Sprachen zur Verfügung. Mit der Fortführung des Methodentests konnten weitere Daten und Erfahrungen gesammelt werden, sodass Mitte des Jahres 2021 die bisherige Face-to-Face-Befragung durch diese digitale Selbstausfüller-Befragung abgelöst werden konnte.

Die **Globalzufriedenheit der Passagiere** ist auch an den ausländischen Konzern-Flughäfen ein relevanter nichtfinanzieller Leistungsindikator. Um die Servicequalität zu sichern und den Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, wurden an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt: Am Flughafen in Ljubljana wurde die Terminalerweiterung 2021 erfolgreich abgeschlossen. In Griechenland wurde neben einer Verbesserung des Check-in-Prozesses, um lange Wartezeiten zu vermeiden, 2021 auch die kontaktlosen Sicherheitskontrollen eingeführt. Zudem wurde ein besonderer Fokus auf Hygienemaßnahmen zur Infektionsvermeidung, Sauberkeit der Terminals und den Komfort der Passagiere gelegt.

Die Fluggastbefragungen an den internationalen Konzern-Flughäfen waren im Jahr 2021 aufgrund des geringen Passagieraufkommens weiterhin reduziert. Die Umfragen fanden in einem kürzeren Zeitraum statt sowie mit einer geringeren Anzahl an Befragten. Aus diesem Grund wurde am Flughafen in Ljubljana im dritten Quartal 2021 die Qualität der Serviceleistung unter anderem am Check-in und der Sicherheitskontrolle, aber auch im Retailbereich, mithilfe der Mystery-Shopping-Methode gemessen. Im August 2021 wurde zugleich die reguläre Kundenzufriedenheitsbefragung wieder aufgenommen. An den Flughäfen in Varna und Burgas wurden weiter Fragebogen in Papierform verteilt, wenn auch in geringerem Umfang. Die Umfragen am Flughafen in Lima wurden mit Fokus auf die Schutzmaßnahmen in den Servicebereichen in reduziertem Umfang wiederaufgenommen. An den griechischen Flughäfen wurde die Befragung zur Kundenzufriedenheit im Jahr 2021 erneut ausgesetzt.

Im Jahr 2020 wurde ein detailliertes **Maßnahmenprogramm** in den Konzern-Gesellschaften und am Standort Frankfurt umgesetzt und 2021 weiterentwickelt, um nach dem Lockdown einen sicheren Flug- und Terminalbetrieb zu gewährleisten und um die Ausbreitung des Coronavirus unter Beschäftigten und Fluggästen zu verhindern.

Die **Schutzmaßnahmen** hat Fraport am Flughafen Frankfurt in Abstimmung mit den zuständigen Gesundheitsbehörden und im Einklang mit allen regulatorischen Anforderungen umgesetzt. Wesentliches Ziel ist, den EASA-Empfehlungen „COVID-19 Aviation Health Safety Protocol“ (Version 1.1 vom 21. Mai 2020) zu folgen. Bodenmarkierungen an Stellflächen und Gepäckbändern weisen seitdem auf die Abstandsregelungen hin. Ein Mindestabstand von 1,5 Meter sollte, wo möglich, eingehalten werden. Wo kein Abstand möglich ist, kommen Plexiglasscheiben und Mund-Nasen-Schutzmasken zum Einsatz. Zusätzlich erläutern Monitore und mehrsprachige Terminaldurchsagen die geltenden Abstands- und Hygieneregeln. Bilden sich dennoch Mensentrauben, sorgen Fraport-Beschäftigte für geordnete Reihen. Im Terminal herrscht für alle, die älter als sechs Jahre sind, die Pflicht, eine medizinische Schutzmaske zu tragen. Außerdem weist Fraport darauf hin, regelmäßig die Hände zu waschen und zu desinfizieren. Als weitere wichtige Maßnahme wurde das am Flughafen etablierte Feedbacksystem auf den Sanitäranlagen zur Bewertung der Sauberkeit weitestgehend auf eine kontaktlose Lösung umgestellt. Fluggäste haben nun die Möglichkeit, berührungslos eine Rückmeldung zu geben, die zur Optimierung der Reinigungsleistung genutzt wird.

Die umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Passagieren und Beschäftigten am Flughafen Frankfurt hat der TÜV Hessen im Januar 2021 wiederholt geprüft und erneut mit dem **TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“** ausgezeichnet. Eine detaillierte Prüfung gab es beispielsweise bei den Reinigungs- und Desinfektionsverfahren, Social-Distancing-Maßnahmen und -Kontrollen, beim Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, der Verfügbarkeit von Desinfektionsmitteln, der Nutzung standardmäßiger persönlicher Schutzausrüstung durch das Flughafenpersonal sowie den internen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen für Beschäftigte.

Auch an den internationalen Konzern-Flughäfen wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um Passagiere und Beschäftigte zu schützen und gleichzeitig eine reibungslose Reise zu ermöglichen. In den Terminals wurden Bodenmarkierungen und Plexiglasscheiben installiert, Handdesinfektionsmittel bereitgestellt sowie Poster, die auf aktuelle Regelungen hinweisen, angebracht. Die Häufigkeit und die Intensität der Reinigung wurden erhöht. Beschäftigte wurden in Bezug auf die Schutzmaßnahmen und entsprechende Richtlinien geschult und mit Schutzmasken ausgestattet.

Der internationale Flughafenverband ACI zeichnete die organisatorischen, infrastrukturellen und personellen Corona-Schutzmaßnahmen am Flughafen Frankfurt mit Verleihung der „**Airport Health Accreditation**“ aus. Die Akkreditierung erfolgte im Rahmen eines strukturierten Bewertungsprozesses entlang der Gesamtprozesskette des Flughafens sowie im Hinblick auf die Einbindung sämtlicher Stakeholder. Auch die griechischen Konzern-Flughäfen sowie die Konzern-Flughäfen in Varna und Burgas erhielten die **Airport Health Accreditation**.

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck anhand des nicht-finanziellen Leistungsindikators **Gepäck-Konnektivität** (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Um zukünftig auch bei steigender Anzahl der Gepäckstücke die Konnektivität auf dem bereits hohen Niveau zu halten, arbeitet Fraport kontinuierlich an Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performancegespräche eng mit den Fluggesellschaften umgesetzt werden.

Der Vorstand wird monatlich über die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität informiert. Das Management erhält täglich Informationen, sodass jederzeit Maßnahmen ergriffen werden können. Fraport bespricht die Werte regelmäßig mit den Airlines und treibt Verbesserungen voran. So erhält beispielsweise die Deutsche Lufthansa in kurzen Abständen ein detailliertes Monitoring und steuert gemeinsam mit Fraport Optimierungen im Rahmen von Regelterminen.

**Leistungsindikatoren** – Die Globalzufriedenheit der Passagiere sowie die Gepäck-Konnektivität gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

## IT- und Flughafensicherheit

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- und den Frachtverkehr gleichermaßen. Daher hat das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität.

Alle Länder, in denen Fraport aktiv ist, gehören der International Civil Aviation Organization (ICAO) an und haben sich vertraglich dazu verpflichtet, deren Sicherheitsstandards und -empfehlungen für Verkehrsflughäfen zu befolgen. Im Unterschied zu den meisten ICAO-Mitgliedsstaaten ordnet das deutsche Recht die Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen staatlichen Stellen zu, während dies im Ausland in der Regel Aufgabe der Flughäfen ist.

### IT-Sicherheit

**Ziel** – Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit gewachsene Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Unser Ziel ist es daher, all unsere IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung zu schützen.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Mit einem aktiven und vorbeugenden **IT-Sicherheitsmanagement** schützt Fraport IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Dieses ist grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater wird regelmäßig überprüft, ob die Anforderungen eingehalten werden. Im Jahr 2021 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001 und wird im Rahmen dessen regelmäßig von externen Auditoren geprüft. Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits wie auch in der zuletzt 2021 durchgeführten KRITIS-Prüfung nach dem IT-Sicherheitsgesetz für kritische Infrastrukturen (KRITIS) festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) weiterentwickelt.

Im Rahmen eines **Arbeitskreises** innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstan-

dards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen KRITIS-Anforderungen. Das Ziel ist es, durch eine enge Zusammenarbeit und gegenseitige Prüfung, ob regulatorische Vorgaben eingehalten werden, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren.

Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt verwenden eine eigene IT-Infrastruktur, die sie entsprechend den Konzern-IT-Sicherheitsrichtlinien schützen. Die IT-Systeme der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die SAP-Systeme von Fraport Greece und Fraport Slovenija sind grundsätzlich in die Technik der Fraport AG integriert und werden in Frankfurt betreut. Die Verwendung anderweitiger IT-Systeme ist nur mit Genehmigung des Vorstands möglich. Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich für die IT-Sicherheit innerhalb des Servicebereichs „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ zuständig. Seine Aufgaben sind unter anderem die fortlaufende Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erfüllung hoher Sicherheitsstandards.

**Leistungsindikator** – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

### Flughafensicherheit

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafengeländes gemeint. „Security“ ist im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes der zivilen Luftfahrt zu verstehen.

**Ziel** – Bei allen betrieblichen Prozessen gilt es die Sicherheit aller Personen an den Fraport-Flughäfen zu gewährleisten.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Zu den Maßnahmen gehören **Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Zugangskontrolle** von Flughafenbeschäftigten und Lieferanten. In regelmäßigen Treffen informieren sich Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleister und Behörden gegenseitig im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus.

An den internationalen Konzern-Flughäfen gelten die Sicherheitsanforderungen des jeweiligen Landes sowie internationale Standards zum **Safety- und Securitymanagement**. Es liegt in der Verantwortung der lokalen Konzern-Gesellschaften, diese Anforderungen zu implementieren und einzuhalten. Sie umfassen unter anderem ein Safetymanagement-System sowie Zutrittskontrollen vor Betreten des Sicherheitsbereiches.

Die Fraport AG unterstützt die Konzern-Gesellschaften dabei, Sicherheitsmaßnahmen zu planen und umzusetzen. Sie schult zudem die Beschäftigten anlassbezogen online, beispielsweise im Rahmen von **Safety- und Security-Workshops**. Im Rahmen von fachspezifischen **Exchange-Events** findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den Konzern-Gesellschaften statt.

### Safety

Am Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG aufgrund von europäischen gesetzlichen Verordnungen verpflichtet, ein **Safety Management System (SMS)** zu betreiben. Der EASA-Safety-Manager folgt den Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) und hat ein direktes Vortragsrecht an den Vorstand.

Im Fokus des SMS steht die Sicherheit des Flughafenbetriebs. Das SMS berücksichtigt alle Risiken – technische, organisatorische oder menschliche –, die sie beeinflussen können. Das SMS vernetzt Sicherheitsmaßnahmen für den täglichen Betrieb. Es erfasst sicherheitsrelevante Ereignisse und ist in der Lage, Schwachstellen zu erkennen. Ziel ist es, dass alle Beteiligten am Luftverkehr die in der Safety Policy der Fraport AG enthaltenen Vorgaben umsetzen. Flughafenbeschäftigte können sicherheitsrelevante Hinweise an das SMS melden. Darüber hinaus müssen alle Personen mit Zugang zu den Flugbetriebsflächen – Vorfeld und Rollfeld – regelmäßig an einer Safety-Schulung teilnehmen.

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt die Fraport AG am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsleitstelle, die bei Bedarf das Notfall- und Krisenmanagement aktiviert. Die Flughafenfeuerwehr, die medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (**ERIC**) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Das Fraport

Emergency Team (F.E.T.), bestehend aus freiwilligen Mitarbeitern der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt, wird bei Bedarf aktiviert, um sich vor Ort um Fluggäste, Abholer und Angehörige zu kümmern.

Die Notfallplanung für den Flughafen Frankfurt „**FRA Not**“ dokumentiert, welche Vorbereitungen für verschiedene Notfallszenarien getroffen wurden, und definiert Verfahren, um die Auswirkungen zu minimieren. Um den Umgang mit Notfällen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, sind regelmäßige Übungen unter der Verantwortung der jeweiligen Flughafen-Betreibergesellschaft an den Konzern-Flughäfen durch die ICAO und die EASA vorgeschrieben. Solche Übungen haben keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Die Ergebnisse dienen der Fort- und Weiterbildung.

### Security

Sowohl die internationalen als auch die europäischen Vorschriften enthalten Vorgaben über die bauliche Gestaltung der Flughafeninfrastruktur, um Angriffe wie Sabotageakte oder terroristische Aktivitäten zu verhindern.

In Deutschland regelt das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) die **Passagier- und Gepäckkontrollen sowie die Zutritts- und Zufahrtskontrollen** zu den luftseitigen Bereichen, die zu der unmittelbaren Verantwortung des Flughafenbetreibers gehören. Am Flughafen Frankfurt führen derzeit sowohl Beschäftigte der Fraport AG als auch der Konzern-Gesellschaft FraSec und anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durch.

Die Fraport AG entwickelt eigenverantwortlich und einvernehmlich mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten. Im Jahr 2020 wurde auf die Corona-Entwicklung reagiert: Die Fraport AG hat Kontrollprozesse angepasst, um die Sicherheit weiter zu gewährleisten und gleichzeitig Ansteckungsgefahren zu minimieren.

2021 wurden die Maßnahmen weiterentwickelt. Im Mai 2021 wurde mit „Click2Drive“ erstmals eine kennzeichenbasierte, voll-automatisierte Zufahrtskontrolle in der Cargo City Süd (CCS) eingeführt. Damit konnte die Verkehrssteuerung in der CCS deutlich verbessert werden.

**Leistungsindikator** – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

### **Datenschutz**

**Ziel** – Das Ziel ist, einen datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen und die Rechte von Betroffenen zu wahren, unabhängig davon, ob es sich um Daten von Fluggästen, Kunden, Mitarbeitern oder Fremdfirmen handelt.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Die Fraport AG verfügt über einen Meldeprozess für Datenschutz- und Datensicherheitsvorfälle. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, wurden die bestehenden Prozesse in ein **Datenschutzmanagementsystem** implementiert und eine Datenschutzrichtlinie umgesetzt. In der **Datenschutzrichtlinie** hat der Vorstand die Grundsätze, Verfahren und Pflichten festgelegt, die von allen Beschäftigten zu beachten sind, wenn sie im Rahmen ihrer Tätigkeit personenbezogene Daten wie Name, Adresse, Personalnummer oder IP-Adresse erfassen, offenlegen, übermitteln, ändern, speichern oder löschen. Spezifische Themen des Datenschutzes, wie zum Beispiel Betroffeneninformation oder Betroffenenrechte, wie auch die Löschung von Daten wurden in Handlungsleitfäden beschrieben. Die Handlungsleitfäden sind als Anlage zur Datenschutzrichtlinie für alle Beschäftigten verbindlich umzusetzen. Umfangreiche **Schulungskonzepte** wie ein E-Learning-Tool und dauerhaft im Intranet abrufbare Videoschulungen wurden etabliert.

Der **Datenschutzbeauftragte** der Fraport AG überwacht, ob alle Datenschutzvorschriften im Unternehmen eingehalten werden. Er berichtet dem Vorstand unmittelbar und ist bei der Ausübung seiner Aufgaben weisungsfrei. Verstöße gegen die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) werden direkt an ihn gemeldet – wahlweise anonym. Im Jahr 2021 verzeichnete die Fraport AG keinen nach DSGVO meldepflichtigen Verstoß gegen den Datenschutz.

Ein Großteil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausstellung von Flughafenausweisen und aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich ist der Zugriff gestattet. Die Fraport AG erhebt personenbezogene Daten von Passagieren für die Nutzung der Parkhäuser, für die Gepäckabfertigung sowie für spezifische Prozesse im Terminal. Daher wurden besondere



Regelungen im Zuge der Implementierung biometrischer Passagierprozesse (biometrische E-Gates an der integrierten Vorkontrolle) etabliert. Die Reisedaten verarbeiten ausschließlich die Airlines. Für den Einsatz von Videotechnik am Standort Frankfurt bestehen klare Vorgaben, um die Persönlichkeitsrechte von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten sicherzustellen. Darin ist auch geregelt, inwiefern Behörden die Fraport-Videotechnik mitnutzen dürfen.

Als Folge der Coronavirus-Pandemie erhob die Fraport AG bis Ende Oktober 2021 personenbezogene Daten in den Kantinen und Restaurants in den Terminals, um mögliche Infektionsketten nachvollziehen zu können. Gemäß der Hessischen Verordnung zu Infektionsschutzmaßnahmen in der jeweils gültigen Fassung werden die Daten nach vier Wochen vernichtet.

Das Arbeiten aus dem Homeoffice, das pandemiebedingt innerhalb kurzer Zeit für eine große Anzahl Beschäftigter zur Anwendung kam, beschleunigte die Einführung entsprechender Kollaborationsplattformen. Dabei wirkte der Datenschutz stets auf die Umsetzung datenschutzfreundlicher Voreinstellungen hin. In diesem Zuge wurden auch Risikoanalysen in Form von Datenschutz-Folgenabschätzungen durchgeführt.

Der Stand des Datenschutzes ist Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001. Daneben verfasst der Datenschutzbeauftragte einen Tätigkeitsbericht. Ab 2022 werden in Qualitätsmanagementaudits regelmäßig Fragen zu Themen des Datenschutzes einfließen.

Der Vorstand wirkt bei der Fraport AG sowie den europäischen Konzern-Gesellschaften auf die Einhaltung der EU-Datenschutz-Grundverordnung und auf die fristgerechte Umsetzung von relevanten rechtlichen Anforderungen hin. Die Konzern-Gesellschaften haben neben **Schulungen** für Beschäftigte auch **technische Voraussetzungen** geschaffen, um den Datenschutz stets zu berücksichtigen. Die Konzern-Gesellschaften, die sich außerhalb der EU befinden, richten sich nach den Gesetzen zum Datenschutz entsprechend den nationalen Vorgaben.

**Leistungsindikator** – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen, Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

### Arbeitnehmerbelange

Konzernweit verfolgt Fraport das Ziel, an allen Standorten und in allen Bereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Bedingungen zu sichern und angemessene Löhne und Gehälter zu gewährleisten.

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung hat Fraport sich zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards verpflichtet, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind. Sie sind im Verhaltenskodex veröffentlicht, der Mitarbeiter dazu anhält, diese grundlegenden Prinzipien zu befolgen.

Der Personalstrategie wird grundsätzlich auch durch die drei nichtfinanziellen Leistungsindikatoren **Mitarbeiterzufriedenheit**, **Frauen in Führungspositionen** und **Krankenquote** jeweils in Deutschland Rechnung getragen. Eine weitere Kennzahl, die beim Monitoring der Unfallentwicklung verwendet wird, ist **LTIF (Lost Time Injury Frequency)**. Im Berichtsjahr 2021 stand weiterhin die Bewältigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auch unter personalwirtschaftlichen und personalpolitischen Gesichtspunkten im Fokus.

Der internationale Luftverkehr ist besonders von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie betroffen. Um die wirtschaftlichen Folgen des Verkehrseinbruchs am Flughafen Frankfurt zu reduzieren, führte Fraport auch im Jahr 2021 für weite Teile des Unternehmens die Kurzarbeit fort.

Damit auch zusätzlich zu den Sonderregelungen zur Kurzarbeit die Personalkosten gesenkt werden können, wurde für die deutschen Flughäfen, die mit dem Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVÖD) gebunden sind, ein **Notlagen-Tarifvertrag** vereinbart. Damit wurde neben der zeitlichen Verschiebung der Tariferhöhungen, dem Entfall der tarifvertraglichen leistungsorientierten Bezahlung sowie einer erhöhten Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer an der betrieblichen Altersversorgung unter anderem die Option zur Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich vereinbart. Für die Fraport AG wurde unter Berücksichtigung des realisierten Personalabbaus auf die Umsetzung der Arbeitszeitverkürzung verzichtet und stattdessen eine flexiblere Arbeitszeit-

gestaltung in den operativen Bereichen entwickelt, mit der an verkehrsschwachen Tagen Arbeitseinsätze abgesagt und an verkehrsstarken Tagen nachgeholt werden können. Im Gegenzug sind betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen. Angesichts der anhaltenden Coronakrise ist der Notlagen-Tarifvertrag ein wichtiger Baustein, um das Unternehmen weiter zu stabilisieren und im notwendigen Maße Kosten zu senken.

### **Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber**

**Ziel** – Fraport möchte gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit hoch halten (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Abläufe an allen Standorten des Fraport-Konzerns wurde auch im Jahr 2021 die Mitarbeiterzufriedenheit nicht durch das Instrument des **Fraport-Barometers** erhoben. Angesichts der signifikanten Veränderungen von Inhalten und Rahmenbedingungen der Aufgabenerledigung aller Beschäftigten durch die Pandemie und ihrer Auswirkungen auf den Betrieb ist eine valide Ermittlung von Zufriedenheitswerten und ein sinnvoller Vergleich mit Vorjahreswerten nicht möglich gewesen. Stattdessen wurden die 2020 in der Fraport AG eingeführten Puls-Checks fortgesetzt. Die kurzen Online-Umfragen geben einen Einblick in das jeweils aktuelle Stimmungsbild und die Zufriedenheit der Belegschaft. Auf Basis der Ergebnisse wurden die interne Kommunikation angepasst, Maßnahmen identifiziert und eingeleitet. Die Ergebnisse heben unter anderem die deutlichen Vorteile eines Heimarbeitsplatzes, wie die bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Arbeitsleben, hervor und zeigen gleichzeitig, wie wichtig Kommunikation, Flexibilität und der Ausbau von digitalen Strukturen sind. So wurde beispielsweise ein Konzept zur modernisierten Gestaltung der Arbeitswelt erstellt, auch und insbesondere unter Berücksichtigung der während der Coronavirus-Pandemie gemachten Erfahrungen. Die Erkenntnisse aus der Umfrage sind in die Erarbeitung einer Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten eingeflossen. Grundsätzlich dienen die Ergebnisse regelmäßiger Mitarbeiterumfragen allen internationalen Konzern-Flughäfen dazu, die Mitarbeiterzufriedenheit kontinuierlich zu steigern.

Auch an den internationalen Konzern-Flughäfen wurde die Mitarbeiterzufriedenheit, auch wenn im geringeren Umfang und mit alternativen Methoden, weiterhin überwacht, um Maßnahmen zu ihrer Steigerung implementieren zu können. So wurden in Ljubljana beispielsweise Führungskräfte im Rahmen des Best-Leader-Programms weiterentwickelt. Fraport Greece bot über eine E-Learning-Plattform viele fachspezifische und Soft-Skill-Trainings an. In der Konzern-Gesellschaft Lima wurden individuelle Entwicklungspläne für die Beschäftigten eingeführt.

Die **Konzern-Betriebsvereinbarung** „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ legt Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit fest. Die Betriebsvereinbarung verankert neben expliziten Definitionen von Werten konkrete innerbetriebliche Regelungen und Strukturen. Bereits im Jahr 2007 hat Fraport sich zur „Charta der Vielfalt“, einer Initiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. Organisatorisch ist „Diversity“ als Stabsstelle mit entsprechenden Ressourcen dem Vorstand Arbeitsdirektor zugeordnet.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiede und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines **Diversity-Managements** systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung und Gender-Aspekte bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und davon profitieren. Ein deutliches Zeichen setzt Fraport konzernweit mit der Kampagne „Respekt für Vielfalt – Ich, Du, Wir“. Im Oktober 2021 wurde der Beitrag von Fraport-Auszubildenden – ein Film zum Thema „Was wäre der Flughafen ohne Vielfalt?“ – beim bundesweiten Teamwettbewerb für Vielfalt am Arbeitsplatz „Diversity Challenge der Charta der Vielfalt“ mit dem Publikumspreis prämiert. Der Film zeigt eindrücklich, dass der Flughafen sowohl auf Kundenseite als auch bei den Beschäftigten ohne Vielfalt nicht funktioniert. Am Konzern-Flughafen in Lima wurden Sensibilisierungsschulungen zum Thema Gleichstellung der Geschlechter durchgeführt und eine Präventionskampagne gegen sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz entwickelt.

Fraport beschäftigt viele Arbeitskräfte aus dem Ausland. Diese haben oft nur eine geringe Sprachqualifikation. Der Fraport-Konzern setzt daher Sprachtrainer ein und erklärt mit Formblättern in leichter Sprache und vielen Abbildungen die Sicherheitsbestimmungen der Arbeitsbereiche und gewährleistet so eine berufsbegleitende Sprachförderung.

Organisatorisch werden die Maßnahmen zur strategischen **Nachfolgeplanung** und die Betreuung des Top-Managements durch die Stabsstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“, die dem Vorstand Retail und Real Estate zugeordnet ist, wahrgenommen.

Die Betreuung der Führungskräfte der Ebenen drei und vier sowie das **Talentmanagement**, das sich vor allem um die Entwicklung potenzieller Führungskräfte kümmert, untersteht innerhalb des Zentralbereichs „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG dem Vorstand Arbeitsdirektor.

Die Fraport AG verfolgt schon seit vielen Jahren das Ziel, den **Frauenanteil in Führungspositionen** zu steigern (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Das Thema wurde im vergangenen Jahr im Personalausschuss des Aufsichtsrats platziert und die Maßnahmen dazu geschärft. Zu den langjährigen Maßnahmen gehören neben dem systematischen Talentmanagement und dem Potenzial-Assessment-Center auch ein Cross-Mentoring-Programm, Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften und die Förderung des Frauennetzwerks. Dazu gibt es die Möglichkeit, in Teilzeit zu führen. Zudem werden bei vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen. Die wirtschaftliche Lage sowie das daraus resultierende konzernweite Restrukturierungsprogramm, um die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit zu sichern, haben im aktuellen Berichtsjahr die Vorhaben und Zielsetzung stark beeinflusst und dazu beigetragen, dass das gesetzte Ziel nicht erreicht wurde. Weiterhin wird beabsichtigt, die Potenzialträgerinnen eng zu begleiten und diese durch individuell erstellte Entwicklungspläne in ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen. Neue langfristige Zielsetzungen für die Kennzahl Quote der Frauen in Führungspositionen jeweils in der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Vorstands in der Fraport AG und für den Fraport-Konzern in Deutschland wurden beschlossen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

**Leistungsindikator** – Mitarbeiterzufriedenheit in der Fraport AG und Frauen in Führungspositionen in der Fraport AG sowie im Konzern in Deutschland (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

### **Arbeits- und Gesundheitsschutz**

**Ziel** – Die Gesundheit, die Leistungsfähigkeit, die Motivation und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten und zu stärken, steht im Fokus der Präventionsarbeiten im Arbeits- und Gesundheitsschutz des Fraport-Konzerns. Daher hat sich Fraport das Ziel gesetzt, die Anzahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich zu reduzieren und die Krankenquote in Deutschland mittelfristig zu stabilisieren und langfristig zu senken.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Die für die Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften wesentlichen Grundlagen sind in der **Konzern-Richtlinie „Arbeits- und Gesundheitsschutz“** enthalten. Die Konzern-Richtlinie erhöht die Verbindlichkeit und referenziert auf die Vorgaben der ISO 45001. Die hier definierten Grundlagen sind eigenverantwortlich von den Geschäftsführern umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Konzern-Gesellschaften ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze eine gewünschte Handlungsoption.

Die Fraport AG hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz und eine Stabsstelle Arbeitsmedizin beim Vorstand Arbeitsdirektor implementiert. Sie berät und unterstützt die Unternehmensbereiche darin, den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterzuentwickeln. Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung steuert das betriebliche Gesundheitsmanagement. Das **Occupational Safety Board (OSB)** vertritt das Anliegen des Vorstands zur effektiven und wirksamen Organisation eines präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes für den Fraport-Konzern weltweit. Die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch ist im **Occupational Health and Safety-Managementsystem-(OH&S-MS-)Board**, das sich einmal jährlich konzernweit zusammenfindet, organisiert. Konzernübergreifende Aufgaben werden gemeinsam vorangetrieben, um effizient und ressourcenschonend zu arbeiten. Darüber hinaus gibt es einen Lenkungsausschuss des Fraport-Gesundheitsmanagements, bei dem konzern- und bereichsbezogene Gesundheitsmaßnahmen beraten und beschlossen werden.

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie waren im Geschäftsjahr 2021 weiterhin allgegenwärtig - sowohl im privaten als auch im beruflichen Umfeld. Fraport hat an den internationalen Konzern-Flughäfen ebenso wie am Standort Frankfurt betrieblich weiter darauf reagiert, und es gelang, die verschiedensten behördlichen Auflagen für einen sicheren Betrieb zeitnah zu bewerten und umzusetzen. Es wurden umfangreiche sanitäre Maßnahmen getroffen und die Beschäftigten dazu aufgerufen, die Hygieneanweisungen zu befolgen. Viele Beschäftigte arbeiten bis heute aus dem Homeoffice, um Infektionsketten zu verhindern. Zudem wurde in den Konzern-Gesellschaften ein detailliertes Kommunikationsangebot rund um das Thema Coronavirus-Pandemie entwickelt, um die Beschäftigten zu informieren und ihre Fragen zu beantworten.

Am Standort Frankfurt organisierte die Arbeitsmedizin der Fraport AG weiterhin im Zuge der Pandemiebekämpfung eine Infektionskettenverfolgung analog der Arbeit der öffentlichen Gesundheitsämter. Bei Verdachtsfällen sowie in Bezug auf Kontaktpersonenmanagement (contact tracing) und gesundheitlichen Fragen zum Thema SARS-CoV-2/COVID-19 stand die Beratung durch die Betriebsärzte der Arbeitsmedizin zur Verfügung.

Mit der fortschreitenden Aktualisierung der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) die erforderlichen Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz konkretisiert. Um die Umsetzung im operativen Betrieb zu erleichtern haben die Stabstellen Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin die bestehende Handlungshilfe zur Organisation des Betriebs während der Coronavirus-Pandemie weiterentwickelt. Damit erhalten Führungskräfte und Beschäftigte konkrete Empfehlungen und Schutzmaßnahmen, um den Arbeitsalltag sicherer zu gestalten, zum Beispiel Hinweise zum richtigen Lüften der Besprechungs- und Büroräume oder zum korrekten Verhalten bei der Nutzung von Dienstfahrzeugen.

Impfungen gegen SARS-CoV-2 als wichtige Maßnahme zur Eindämmung der Pandemie wurden ebenfalls durch die medizinischen Dienste sowie die Arbeitsmedizin der Fraport AG durchgeführt. Zunächst wurden Impfungen im Rahmen der hausärztlichen Versorgung im Medical Center ab April 2021 angeboten. Zur Forcierung des Impffortschrittes hat Fraport zwei Impfzentren eingerichtet, die von den medizinischen Diensten und der Arbeitsmedizin der Fraport AG betrieben wurden. Die Einbindung der Betriebsärzte der Fraport AG in die Impfkampagne erfolgte gemäß Verordnungslage ab Juni 2021. Auch nach Schließung der Impfzentren wurde ein kontinuierliches Impfangebot im Medical Center aufrechterhalten. Darüber hinaus wurden allen Konzernbeschäftigten kontinuierlich gemäß Verordnungslage kostenfreie Selbsttests angeboten. Die **Unterweisung „Coronavirus-Pandemie-Schutzmaßnahmen“** für alle Beschäftigten wurde regelmäßig aktualisiert und bietet einen Überblick über die aktuellen Verhaltensempfehlungen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie haben auch im Jahr 2021 viele Beschäftigte von zu Hause gearbeitet. Um allen Mitarbeitenden auch von dort ein sicheres Arbeiten zu gewährleisten, hat der Arbeits- und Gesundheitsschutz eine „SafetyCard“ erstellt. Anschauliche Darstellungen vermitteln darin einen Überblick über Vorsichtsmaßnahmen, wichtige Informationen und Notfallnummern bei Tätigkeiten am häuslichen Arbeitsplatz.

Dadurch, dass viele Präsenzeinrichtungen wie Fitnessstudios pandemiebedingt schließen mussten, viele Beschäftigte in Kurzarbeit waren und zunehmend zu Hause arbeiten, hat das Fraport-Gesundheitsmanagement die **digitalen Gesundheitsangebote** erweitert. Dazu zählten virtuelle Angebote im Bereich der psychologischen Beratung, der Suchtberatung, virtuelle Sportangebote, zahlreiche Newsletter sowie eine virtuelle Laufveranstaltung. In das Leistungsportfolio des Gesundheitsmanagements ging zudem das Thema Betriebssport über, das nun sukzessive strukturiert und ausgebaut wird.

Zudem wurden ergänzende Gefährdungsbeurteilungen für operative und administrative Tätigkeiten sowie für die Abfertigung der Flugzeuge, die per Hand be- und entladen werden (Handladungsflüge), fortgeschrieben. In Zusammenarbeit mit Arbeitsmedizin und Arbeitsschutz wurde festgelegt, wie Abstandsmarkierungen, der Einsatz von Hygieneschutzscheiben beziehungsweise -trennwänden und die Tragepflicht von Mund-Nasen-Schutzmasken zum Einsatz kommen.

Beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich ist es besonders wichtig, Arbeitssicherheitsstandards zu gewährleisten. Neben arbeitsplatzspezifischen Grund- und Wiederholungsschulungen für alle Beschäftigten und Führungskräfte bietet das Unternehmen auch Fahrsicherheitstrainings für Beschäftigte an. Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Bedingt durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurden diese Maßnahmen nur nach Bedarf weiter vorangetrieben.

Die Vermeidung von Arbeitsunfällen ist unverändert von großer Bedeutung im Fraport-Konzern. Für die Kennzahl LTIF, die sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio) berechnet, ist das Ziel, einen Wert in Höhe von 22,5 bis zum Jahr 2025 zu erreichen. Die Konzern-LTIF erhöhte sich im Berichtsjahr 2021 sich auf 22,1 (angepasster Vorjahreswert: 14,5). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das im Vergleich zu 2020 gestiegene Verkehrsaufkommen sowie der damit verbundenen Reduzierung der Kurzarbeitsquoten zurückzuführen.

An den internationalen Konzern-Gesellschaften wurden unterschiedliche Programme und Schulungen zum Thema Arbeitssicherheit durchgeführt, um die Beschäftigte über Hygieneschutzmaßnahmen und -verfahren zu informieren. Zudem wurden Impfangebote an den Flughäfen in Slowenien, Griechenland, Bulgarien und Brasilien zur Verfügung gestellt.

**Leistungsindikator** – LTIF im Konzern, Krankenquote im Konzern in Deutschland sowie in der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

## Sozialbelange

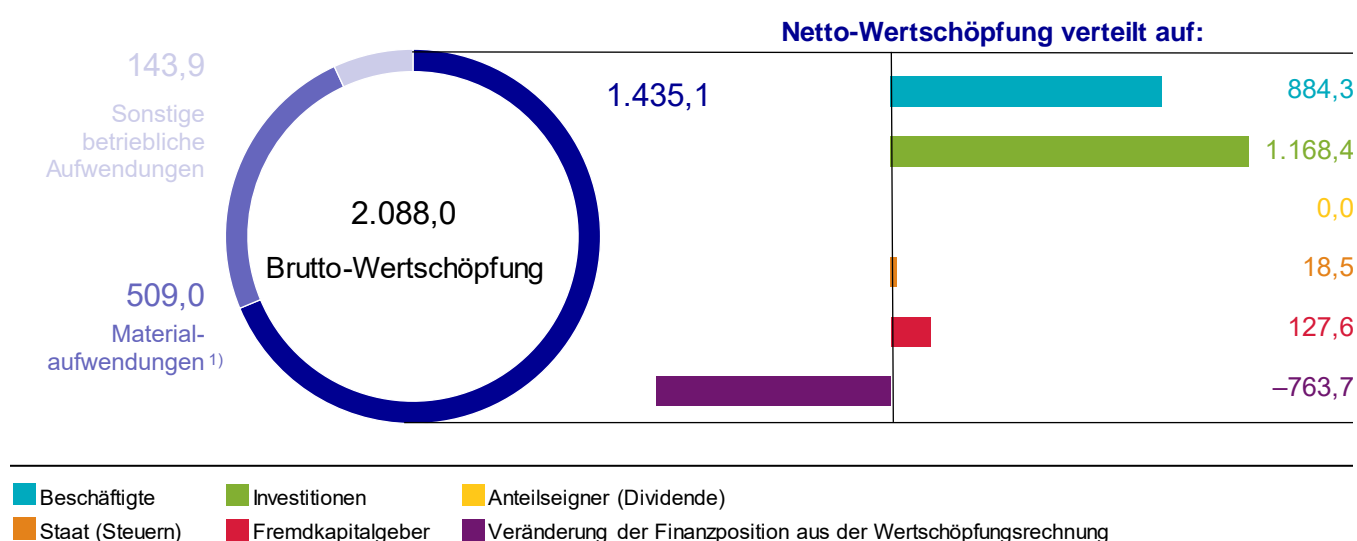
Der Flughafen Frankfurt ist eine der größten lokalen Arbeitsstätten Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen in Unternehmen, die Fraport mit dem Bau und der Modernisierung der Flughafeninfrastruktur beauftragt.

## Engagement in den Regionen

**Ziel** – Ziel ist es, positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Region beizutragen und die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) jährlich zu steigern.

## Unternehmensleistung

in Mio €



<sup>1)</sup> Ohne Berücksichtigung von Aufwendungen im Rahmen von kapazitiven Investitionen (IFRIC 12) und aus Leasingverhältnissen (IFRS 16).

Zur direkten Wertschöpfung des Konzerns zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttung an die Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr belief sich die Unternehmensleistung auf rund 2,1 Mrd € (+22,8%). Die Netto-Wertschöpfung betrug im Berichtsjahr rund 1,4 Mrd € (im Vorjahr: rund 1,1 Mrd €). Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafenmitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughäfen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Gesellschaftliche Verantwortung ist für Fraport ein seit Jahren gepflegter Unternehmensgrundsatz. Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Alle Aktivitäten sind in einer eigenen Abteilung innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmenskommunikation“ gebündelt und organisatorisch dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für diese Förderaktivitäten. Das Gebiet richtet sich nach Kreis- und Landesgrenzen unter Berücksichtigung der wichtigsten An- und Abflugrouten. Ändern sich diese, wird auch der Nachbarschaftsrahmen angepasst, zuletzt, als die Landebahn Nordwest im Jahr 2011 in Betrieb genommen wurde.

Spendenschwerpunkte sind die Förderung von sozialen und karitativen Einrichtungen und davon explizit solchen, die Maßnahmen aus den Bereichen Bildung, soziale Gleichstellung, Gesundheit und Integration von gesellschaftlichen Randgruppen beinhalten. Darüber hinaus können sich Mitarbeiter als Paten für ihren Verein um eine Spende bewerben.

Durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sieht sich die Fraport AG weiterhin gezwungen, Ausgaben, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngeschäft stehen, zu reduzieren. Bis auf bestehende Verträge und bereits zugesagte Förderungen werden daher bis auf Weiteres keine finanziellen Unterstützungen in den Bereichen **Sponsoring und Spenden** bereitgestellt. Das Sportsponsoring umfasst in der Region Rhein-Main sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS oder Eintracht Frankfurt, mit denen die Fraport AG mittelfristig Verträge geschlossen hat. Im Bereich Basketball sponsert Fraport nicht nur das Bundesliga-Team, sondern unterstützt mit Spenden auch das Projekt „Basketball macht Schule“.

In den Bereichen **Kultur und Bildung** engagiert sich Fraport mit langfristigen Partnerschaften unter anderem für das Rheingau Musik Festival und die Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung.

Mit der Stiftung **ProRegion** unterstützt Fraport seit über 22 Jahren finanziell die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ins Berufsleben. Neben Projekten zur beruflichen und sozialen Integration von jungen Menschen mit Flucht- oder Migrationshintergrund werden kontinuierlich Projekte zur Berufsorientierung und Kompetenzfeststellung in allgemeinbildenden Schulen gefördert. Da die Stiftung lediglich fördernd tätig ist, ist sie auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit bewährten Trägern der Jugendberufsbildung angewiesen. Dazu gehören die in Frankfurt ansässige Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e.V., der Evangelische Verein für Jugendsozialarbeit, die KUBI Gesellschaft für Kultur und Bildung gGmbH, das Berufsbildungswerk Südhessen in Karben sowie die Fachstelle „Pilot“ des Evangelischen Kirchenkreises Hanau.

Als einer der größten Arbeitgeber in Hessen setzt sich die Fraport AG über das **Berufsvorbereitungsprogramm** Startklar für die berufliche Integration junger Menschen ein. Die Gemeinschaftsinitiative BIFF (Berufliche Integration von Flüchtlingen in Frankfurt Rhein-Main) endete im Jahr 2021. Rund 50 Prozent aller Teilnehmenden haben bislang das jährliche Programm erfolgreich abgeschlossen und begannen eine Berufsausbildung.

An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Bei den Spenden- und Sponsoringaktivitäten stehen insbesondere die Bereiche Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie musste auch im Jahr 2021 bei den internationalen Konzern-Gesellschaften ein Großteil der Maßnahmen verschoben werden, bis eine deutliche Verbesserung des Verkehrsaufkommens und somit der wirtschaftlichen Situation eintritt.

**Leistungsindikator** – Jährliche Steigerung der Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung).

## Schallschutz

**Ziel** – Mit Lärmreduzierung und Schallschutzmaßnahmen möchte Fraport einen Ausgleich zwischen Mobilitätsangebot am Flughafen und wirtschaftlichem Erfolg auf der einen Seite und Lebensqualität der Menschen im Umfeld des Flughafens auf der anderen Seite schaffen. Das ist als eine Daueraufgabe zu verstehen, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten. In Frankfurt ist das Ziel, die Fluglärmbelastung in der Region deutlich unter dem im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Wert zu halten.

An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen und lokalen Regelungen zum Lärmschutz umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben entsprechende Monitoringsysteme implementiert..

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Um die Lärmbelastung möglichst gering zu halten, wirkt Fraport über die gesetzlichen Anforderungen hinaus permanent auf Maßnahmen hin, die die Fluglärmbelastung verringern.

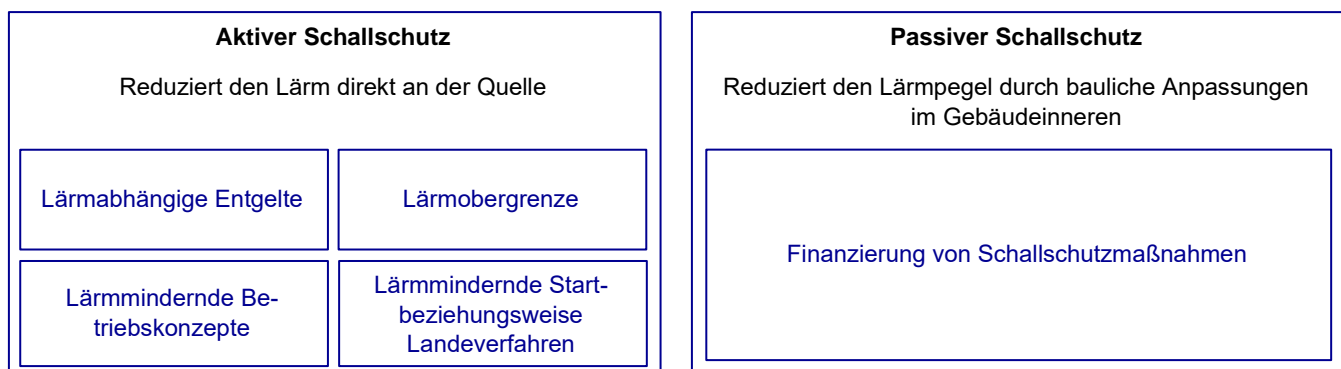
Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Auch an den griechischen Flughäfen in Thessaloniki, Korfu und Rhodos ist seit 2021 ein permanentes **Fluglärm-Monitoring** implementiert. Außerdem können in Griechenland zukünftig Fluglärmbeschwerden über die Corporate Websites eingereicht und direkt bearbeitet werden. Des Weiteren wurde am Konzern-Flughafen in Lima ein System zur Überwachung des Umgebungslärms eingeführt. Daneben wurde ein Ausschuss zur Fluglärmbekämpfung eingerichtet, an dem Fluggesellschaften, nationale und lokale Regierungsstellen beteiligt sind.

In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen: Die **Fluglärmkommission (FLK)** ist ein gesetzlich installiertes Gremium, das das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), die Deutsche Flugsicherung (DFS) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase berät. Fluglärmmessauswertungen und die Ergebnisse von Simulationsrechnungen zur Fluglärmbelastung berichtet die Fraport AG regelmäßig an die Aufsichtsbehörde sowie die FLK und veröffentlicht diese Erkenntnisse auf der Homepage [www.fraport.com](http://www.fraport.com).

Das **Forum Flughafen und Region (FFR)** ist der Hessischen Staatskanzlei zugeordnet. Kernaufgabe ist der Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft über die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Region Rhein-Main. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen zur Lärmreduzierung berät.

Das **Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“** zeigt aktuell gemessene Lärmwerte an den stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG und kennzeichnet erkannte Fluggeräusche der letzten drei Monate. Außerdem zeigt es die An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt sowie deren Auswirkungen auf den Lärmpegel in Echtzeit an. Mit dem Online-Informationssystem zum Fluglärmgeschehen „**FRA.Map**“ können Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen zu ihrem jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Zudem zeigt das System die Anspruchsgebiete für Schallschutzmaßnahmen beziehungsweise Entschädigungszahlungen an.

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden.



#### Aktiver Schallschutz

Aktiver Schallschutz reduziert den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch **lärm mindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren**. Zu diesen Maßnahmen gehört die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), die unter anderem einen steileren Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen ermöglicht. Mit dem sogenannten Lärm pausenmodell werden in den beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt. Das verlängert die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde.

Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Laut der neuen Entgeltordnung, die ab dem 1. Januar 2022 gilt, werden die lärmabhängigen Flughafenentgelte für lautere Flugzeuge weiter erhöht. Der Einsatz von besonders modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch Anpassungen an dem sogenannten Noise Rating Index (NRI) stärker als bisher belohnt. Zusätzlich werden Nachlässe nach dem NRI für Flüge, die ausnahmsweise in der Kernnacht zwischen 23 und 5 Uhr stattfinden, abgeschafft, um Flugbewegungen in dieser Zeit noch weiter zu reduzieren. Dadurch setzt Fraport weitere ökonomische Anreize für Fluggesellschaften, in Frankfurt mit einem leiseren Flugzeug zu starten oder zu landen.

Das im Jahr 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze trägt dazu bei, dass die Lärmbelastung tagsüber am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Für die Nachtzeit gilt ein Bewegungskontingent: Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen pro Durchschnittsnacht des Kalenderjahres nicht mehr als 133 Flugbewegungen geplant werden. Werden die Grenzwerte überschritten, sollen die Fraport AG und die Fluggesellschaften prüfen, wie sie den Lärmpegel

weiter reduzieren können, zum Beispiel durch den Einsatz von leiseren Flugzeugen. Aus den Berechnungen für den Monitoringbericht 2021 für das Jahr 2020 geht hervor, dass die Lärmobergrenze auch im Jahr 2020 eingehalten worden ist. Hier werden immer die Werte des Vorjahres überprüft.

Am Konzern-Flughafen in Ljubljana hat die für die Flugsicherung zuständige Behörde als **Lärmschutzmaßnahme** ein Verbot von Abflügen in Richtung Šenčur und Kranj zwischen 0 Uhr und 6 Uhr eingeführt.

### Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz zählen Maßnahmen, welche den Lärm auf seinem Weg von der Entstehung (Emissionsort, zum Beispiel Flugzeug) zum Einwirkungsort hin (Immissionsort, beispielsweise Wohnung) verringern. Passive Schallschutzmaßnahmen haben das Ziel, durch bauliche Verbesserungen, wie zum Beispiel den Einbau von Schallschutzfenstern, den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG bei rund 86.000 Haushalten gesetzlich dazu verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren. Ein Lärmschutzbereich definiert, welche Haushalte Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen durch Fraport haben. Die Antragsfrist für das aktuelle Schallschutzprogramm ist am 12. Oktober 2021 abgelaufen, für bis dahin beantragte Maßnahmen können noch bis zum 12. Oktober 2022 Rechnungen eingereicht werden.

Im Februar 2012 hat die Landesregierung mit der Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“ den betroffenen Anwohnern im Flughafenumfeld weitere, über den bisherigen Umfang hinausgehende Leistungen im Rahmen eines Regionalfonds zugesagt. Seit 1. Januar 2018 gilt das Regionallastenausgleichsgesetz, mit dem das Land Hessen für besonders stark von Fluglärm belastete Kommunen bis zum Jahr 2021 weitere 22,6 Mio € bereitgestellt hat.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 31,4 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

**Leistungsindikator** – Einhaltung der festgelegten Lärmobergrenze (die durch einen Leq 55 dB(A) Tag (6 – 22 Uhr) belastete Fläche soll konstant unter 22.193 ha bleiben).

### Umweltbelange

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben große Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, den damit einhergehenden ökologischen Anforderungen gerecht zu werden.

Sich mit den Umweltbelangen intensiv auseinanderzusetzen, ist vor allem bei Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung. Es gilt, die Wachstumsziele im Einklang mit dem Umweltschutz zu verfolgen. Sowohl der Ausbau an den brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre als auch am Flughafen Lima sowie in Frankfurt ist an Umweltauflagen geknüpft. Die Europäische Investitionsbank (EIB) fordert für die Finanzierung des Terminals 3 am Standort Frankfurt jährlich einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Berücksichtigung wesentlicher Umweltaspekte enthält.

Fraport hat sich dazu verpflichtet, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung)). Dazu berichten die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen und Projekten sowie damit einhergehende Verbesserungen an die Fraport AG, die die Kennzahlen für die Berichterstattung zusammenführt (siehe auch „ESG-Factbook“ unter [www.fraport.com/de/publikationen](http://www.fraport.com/de/publikationen) und Umwelterklärung unter [www.fraport.com/umweltmanagement](http://www.fraport.com/umweltmanagement)).

### Klimaschutz

**Ziel** – Um die Umweltauswirkungen zu messen, hat der Vorstand die CO<sub>2</sub>-Emissionen als bedeutsamste Kennzahl bestimmt. Diese soll konzernweit bis 2030 auf jährlich 120.000 t reduziert werden; bis 2045 soll Fraport CO<sub>2</sub>-frei sein (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Die Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Der



Vorstand wird halbjährlich über die Entwicklung der Fraport AG sowie die Konzern-Emissionen im Rahmen der Halbjahresberichterstattung informiert. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Fraport AG auf Objektebene jährlich über ein detailliertes Monitoring berichtet.

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern mit dem **CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauchs-Controlling** ein eigenes Instrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zeitnah Aussagen zur aktuellen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO<sub>2</sub>-Zielen frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dient der monatliche Energieverbrauch von Gebäuden, Anlagen und Equipment. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

Der **Energiezirkel**, dessen Vorsitz der Vorstand Controlling und Finanzen innehat, trifft sich zweimal jährlich und berichtet alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt an den Gesamtvorstand. Hier findet das Monitoring der laufenden langfristigen Energieeinsparmaßnahmen wie auch eine stetige Prüfung auf weitere mögliche Maßnahmen statt, um Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden, Anlagen und Prozessen aufzudecken.

Fraport wechselt nach und nach bei Fahrzeugen auf dem Vorfeld zu **emissionsfreien Alternativen**. Dazu hat der Flughafenbetreiber im Jahr 2020 unter anderem zwei Elektrobusse für den Transport von Passagieren im Rahmen eines Förderprojekts des Landes Hessens in Betrieb genommen und testet seither die Busse im Hinblick auf ihre Alltagstauglichkeit. Auf einer neuen Luffrachthalle in der CargoCity Süd liefert seit März 2021 die erste große Fotovoltaikanlage am Flughafen Frankfurt Grünstrom. Sie erzeugt pro Jahr etwa 1,5 Mio Kilowattstunden klimaneutralen Strom. Damit ließen sich mehr als 450 Haushalte mit vier Personen ein Jahr lang mit Strom versorgen. Eine weitere Fotovoltaikanlage versorgt das im Juli 2021 neu errichtete Parkhaus auf Gateway Gardens mit Energie. Seit Juli 2021 bezieht die Fraport AG erstmals Anteile ihres Strombedarfs am Flughafen Frankfurt aus Windkraftanlagen im Rahmen eines Power Purchase Agreements (PPA). Der Strom stammt aus zwölf bestehenden Onshore-Windparks entlang der deutschen Küste. In der zweiten Jahreshälfte 2021 betrug die aus den Windkraftanlagen gelieferte Strommenge circa 24,7 Gigawattstunden. Die Windparks sind allesamt in den 90er-Jahren im Zuge der Förderung durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) entstanden und gelten in dessen Sinne mittlerweile als ausgefördert. Zudem haben Fraport und die EnBW ein Corporate Power Purchase Agreement (CPPA) über den Bezug von Windenergie abgeschlossen. Das CPPA ist mit Beginn des zweiten Halbjahres 2026 über eine Laufzeit von 15 Jahren ausgelegt. Damit können weite Teile der Stromversorgung des Frankfurter Flughafens auf „grün“ umgestellt werden. Fraport beabsichtigt, auch weiterhin in Wind- und Sonnenenergie zu investieren. Ziel ist es, mit regenerativen Energien den eigenen Strombedarf am Standort Frankfurt weitestgehend zu decken.

Auch am Flughafen Lima wurde ein wichtiger Meilenstein zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht. 2021 wurde ein Vertrag zur Versorgung des Terminals und des Ausbauprojekts mit erneuerbarer Energie abgeschlossen.

Ein Beleg für das erfolgreiche CO<sub>2</sub>-Management von Fraport ist die Teilnahme an der **Airport Carbon Accreditation** des ACI (Airports Council International). Sie hat sich zum weltweiten Standard für CO<sub>2</sub>-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert den Nachweis sowohl eines CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels und eines CO<sub>2</sub>-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft sind. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Im vergangenen Geschäftsjahr haben die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien auf Level 2 erhöht. Die griechischen Flughäfen Kefalonia, Mytilini, Rhodos, Thessaloniki, Chania und Samos sowie der Flughafen Lima sind weiterhin auf Level 1 („Mapping“). Der Flughafen in Antalya befindet sich bereits auf Level 3+ („Neutrality“). Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sind jedoch dazu verpflichtet, ihre CO<sub>2</sub>-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

**Leistungsindikator** – CO<sub>2</sub>-Emissionen im Konzern und bei der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

## Umwelt- und Naturschutz

**Ziel** – Die Fraport-Umweltpolitik verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt. Dieses Ziel wird systematisch durch ein Umweltmanagement umgesetzt. Die Fraport AG sowie alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden, haben sich die Einführung und Umsetzung eines solchen Umweltmanagementsystems nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder der europäischen EMAS-Verordnung zum Ziel gesetzt. Das „Eco Management and Audit Scheme“ (EMAS) ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das Unternehmen freiwillig umsetzen können. Die Prüfung erfolgt durch staatlich überwachte Umweltgutachter. EMAS gilt als das weltweit anspruchsvollste Umweltmanagementsystem. Die Fraport AG ist seit über 20 Jahren EMAS-validiert.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Aufgabe der **Umweltmanagementsysteme** ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Gesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 80,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften nach ISO 14001 zertifiziert oder nach EMAS validiert.

Am Standort Frankfurt erweitert die Fraport AG die **Grünflächen**, wo es möglich ist. Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens wertet die Fraport AG – im Einklang mit einer gesetzlichen Auflage des Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafenausbau – rund 2.300 Hektar Flächen naturschutzfachlich auf: Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte. Der Ausgleich für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten.

Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 bestanden für **ökologische Ausgleichsmaßnahmen** im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 13,9 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

Die Förderung der biologischen Flugsicherheit obliegt dem **Wildlife Hazard Management**. An den internationalen Konzern-Flughäfen wird es in Übereinstimmung mit den internationalen Regelungen sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender nationaler und lokaler Vorgaben umgesetzt. Entsprechende eigene Monitoringsysteme sind implementiert. Das Wildlife Hazard Management an den Konzern-Flughäfen befasst sich unter anderem mit der Überwachung von Vögeln, um einen sicheren operativen Betrieb zu gewährleisten. Dazu zählt neben der Biotopgestaltung und den standardisierten Tierbeobachtungen auf und um den Flughafen auch Vergrämung durch akustische und visuelle Reize. Die Grünflächen zu pflegen, ist Voraussetzung dafür, die Zahl potenzieller flugsicherheitsrelevanter Tiere auf dem Flughafengelände zu reduzieren. Dies wird ebenfalls durch das Wildlife Hazard Management sichergestellt.

**Leistungsindikator** – Anteil von vollkonsolidierten, umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften mit zertifizierten Umweltmanagementsystemen (EMAS oder ISO 14001), umsatzgewichtet.

## Luftqualität

**Ziel** – Für Flughäfen besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität. Dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emissionen) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt (Immission) zum Ziel gesetzt. Auf dem Flughafen Frankfurt wird die Luftqualität bereits seit 2002 an mehreren Standorten messtechnisch überwacht. Auch an einigen internationalen Flughäfen wird die Luftqualität regelmäßig beobachtet.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Organisatorisch ist die Abteilung „Lärm und Luftschadstoffe“ des Strategischen Geschäftsbereichs „Aviation“ für das Thema Luftqualität am Standort Frankfurt zuständig. Sie informiert den Vorstand in einem jährlichen Reporting über die gemessenen Jahresmittel- und Jahreskennwerte der Luftschadstoffe auf dem Flughafengelände. Die Messergebnisse veröffentlicht die Fraport AG regelmäßig im „**Lufthygienischen Jahresbericht**“ auf der Homepage. Sie

belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der Messungen grenzwertgeregelter Luftschadstoffe unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Die Fraport AG arbeitet mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, um die sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) zu erforschen. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Luftschadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Zu möglichen gesundheitlichen Auswirkungen gibt es bisher noch keine belastbaren Aussagen. Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das Forum Flughafen und Region (FFR) auf Bitten der Landesregierung das Thema in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen. Es wurde beim UNH ein **Arbeitskreis „UFP“** eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Derzeit erstellt das Konsortium TROPOS, bestehend aus dem Leibniz-Institut für Troposphärenforschung, dem Helmholtz-Zentrum Geesthacht, dem Leibniz-Institut für umweltmedizinische Forschung und dem Institut für Atmosphäre und Umwelt an der Goethe Universität Frankfurt, das Studiendesign einer UFP-Belastungsstudie. Das finale Studiendesign wird im ersten Quartal 2022 dem Forum Flughafen und Region zur Diskussion und Zustimmung vorgelegt werden. Weitere Schritte zur Umsetzung der Belastungsstudie werden ebenfalls 2022 folgen. Die Ergebnisse dieser Belastungsstudie sollen die Basis für eine später geplante Wirkungsstudie zu möglichen gesundheitlichen Effekten von UFP bilden.

Im Januar 2022 veröffentlichte das HLNUG den „4. Bericht zur Untersuchung der regionalen Luftqualität auf ultrafeine Partikel im Bereich des Flughafens Frankfurt“. Wie sich schon in den früheren Berichten zeigte, trägt der Flughafen Frankfurt zu einem erheblichen Anteil an der UFP-Belastung in der Umgebung bei. An allen Messstandorten steigt jeweils die UFP-Konzentration an, wenn zu Zeiten des Flugbetriebs der Wind aus Richtung des Flughafengeländes weht. Die UFP-Konzentration nimmt mit zunehmender Entfernung vom Flughafen zwar exponentiell ab, allerdings hebt sich der Flughafeneinfluss noch sichtbar von der Hintergrundkonzentration ab. Des Weiteren ergab die Analyse von Messungen, dass der Einfluss durch den Kfz-Verkehr und die Emissionen durch den Flugverkehr in etwa gleich groß sind, sich aber stark in der Partikelanzahlgrößenverteilung unterscheiden. Die vorübergehend sehr niedrigen Flugbewegungszahlen infolge der Coronavirus-Pandemie nehmen aktuell wieder kontinuierlich zu, dies führt auch bei der Konzentration der ultrafeinen Partikel an den HLNUG-Messstationen zu einem Wiederanstieg.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile von Luftschadstoffen. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Auf den ersten Lockdown (16. März bis 30. April 2020) bezogene Untersuchungen durch das HLNUG zeigen, dass sich Minderungen der bodennahen Stickoxid- und Feinstaubkonzentrationen in der Rhein-Main-Region allein durch den reduzierten Flugverkehr nicht erkennen lassen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

Informationen darüber, wer welchen Anteil an der Gesamtbelastung einer Region hat, geben Rechenmodelle, die für einen vorgegebenen Untersuchungsraum alle relevanten Schadstoffquellen und deren Emissionen erfassen. Das **Programm LASPORT** berücksichtigt verschiedene flughafenbezogene Emissionsquellen in der unteren Atmosphäre, erstellt Ausbreitungsberechnungen und visualisiert die Belastung. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat das Programm 2002 in Auftrag gegeben. Der Anbieter hat es seitdem in enger Abstimmung mit der Fraport AG und weiteren Anwendern weiterentwickelt.

Fraport arbeitet kontinuierlich daran, die Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs am Standort Frankfurt jährlich zu erfassen, um somit eine systematische Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen zu erreichen. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann wichtig, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß dem Flughafen Frankfurt zuzuordnen sind. Aus einer umfangreichen Datenbasis lassen sich Potenziale für Reduktionsmaßnahmen identifizieren sowie Kontrollverfahren entwickeln. Die erfassten Daten dienen außerdem als Grundlage, um den Anteil des Flughafens an den Immissionen im Umland rechnerisch zu ermitteln.

Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Emissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoffe. Das **emissionsbezogene Entgelt** zahlen Airlines je ausgestoßenes Kilogramm Stickoxidäquivalent im Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off Cycle“, LTO-Zyklus) eines Flugzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Flugzeugturbinen stoßen neben eingemischter Luft (circa 90 %) vor allem Kohlendioxid (circa 7 %) und Wasserdampf (circa 3 %) aus. Die zusätzlich entstehenden Schadstoffe Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe und Ruß ergeben insgesamt einen Anteil von weniger als einem Prozent. Das Emissionsspektrum der Flugzeugturbinen entspricht dem des Straßenverkehrs. Die von den Flugzeugen emittierten Mengen dieser Schadstoffe am Standort Frankfurt veröffentlicht Fraport jährlich in der Umwelterklärung.

Neben dem Flugbetrieb entstehen Luftschadstoffe an Flughäfen auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Als Reduktionsmaßnahme stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und **elektrische Antriebe** um. Bereits 24 % der Fraport-Fahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten am Flughafen Frankfurt verfügen über einen elektrischen Antrieb.

Die internationalen Konzern-Flughäfen folgen den jeweiligen Anforderungen der nationalen Gesetzgebung. So wird auch an den griechischen Regionalflughäfen Thessaloniki, Korfu und Rhodos die Luftqualität messtechnisch überwacht. Da hier keine Überschreitung der zulässigen Vergleichswerte vorliegt, sind keine Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität notwendig.

**Leistungsindikator** – Fraport strebt langfristig die umfassende Erfassung der Luftschadstoffemissionen nach wesentlichen Quellen an. Eine Leistungskennzahl im engen Sinne ist in der Kategorie Luftqualität nicht definiert.

## Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung

### Hintergrundinformationen

Im Rahmen des European Green Deal zur Erreichung von Klimaneutralität in der Europäischen Union bis zum Jahr 2050 wurde die EU-Taxonomie-Verordnung als Instrument zur Klassifikation ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten verabschiedet. Die EU-Taxonomie-Verordnung ist ein Schlüsselement des Aktionsplans der Europäischen Kommission zur Umlenkung der Kapitalströme auf eine nachhaltigere Wirtschaft. Durch die Verordnung werden vordefinierte Wirtschaftsaktivitäten hinsichtlich ihres Beitrags zur Verwirklichung der sechs Umweltziele der Europäischen Kommission einheitlich bewertet, mit dem Ziel eine bessere Vergleichbarkeit der Unternehmen zu erreichen.

In diesem Abschnitt wird der Anteil des Konzern-Umsatzes, der Investitionsausgaben (Capex) und der Betriebsausgaben (Opex) für den Berichtszeitraum 2021 dargestellt, die mit den ersten beiden Umweltzielen der Europäischen Kommission (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) in Verbindung stehen und gemäß Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sowie Artikel 10 (2) des delegierten Rechtsakts taxonomiefähig sind.

### Definitionen

Eine **taxonomiefähige** Wirtschaftsaktivität gilt als solche, wenn sie in den delegierten Rechtsakten zu den Klimazielen (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit ein oder alle der in den delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Im Umkehrschluss sind alle nicht in den delegierten Rechtsakten beschriebenen Wirtschaftsaktivitäten nicht taxonomiefähig.

Eine **taxonomiekonforme** Wirtschaftstätigkeit ist eine taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit, die alle nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

- Die Wirtschaftstätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei.
- Sie beeinträchtigt nicht erheblich eines der weiteren Umweltziele.
- Sie wird unter Einhaltung eines Mindestschutzes durchgeführt.
- Sie entspricht den technischen Bewertungskriterien, die in den delegierten Rechtsakten zur Ergänzung der EU-Taxonomie-Verordnung aufgeführt sind.

### Umsatz Kennzahl

Der Anteil des taxonomiefähigen Konzern-Umsatz wurde als der Teil des Nettoumsatzes berechnet, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten stammt (Zähler), geteilt durch den Nettoumsatz (Nenner; der Nenner entspricht den Konzern-Umsatzerlösen; siehe auch Konzern-Anhang Tz. 5 Umsatzerlöse).

Fraport hat Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im Bereich der Vermietung von Gebäuden verbunden sind. Dies betrifft die Aktivität 7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden.

Die Umsatzerlöse aus der Vermietung von Gebäuden spiegeln sich hauptsächlich im Umsatz des Segments Retail & Real Estate und im Umsatz des Segments International Activities & Services wider.

### Investitionsausgaben (Capex-)Kennzahl

Die Capex-Kennzahl, die den Anteil der taxonomiefähigen Investitionsabgaben angibt, ist als Verhältnis der nach der EU-Taxonomie-Verordnung anrechenbaren Investitionen (Zähler) geteilt durch die Gesamtinvestitionen (Nenner) definiert.

Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des Geschäftsjahres. Dies umfasst den Zugang von Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Anlagewerten (IAS 38), Nutzungsrechten (IFRS 16) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40; siehe auch Abschnitt „Zugänge zum Anlagevermögen“ sowie Konzern-Anhang Tz. 20 Sachanlagen).

Bei Fraport setzt sich der der Zähler aus den folgenden Kategorien für taxonomiefähige Investitionsausgaben zusammen:

- Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Kategorie A des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)
- Investitionen, die sich auf den Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird (Kategorie C des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)

Neben Investitionen im Zusammenhang mit der Wirtschaftsaktivität 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden, wurden außerdem die nachfolgenden Wirtschaftsaktivitäten identifiziert:

- 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur
- 7.1 Neubau
- 7.2 Renovierung bestehender Gebäude
- 7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten
- 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien

Um eine Doppelzählung bei der Berechnung der Capex Kennzahl zu vermeiden, wurden Investitionsmaßnahmen, die bereits unter Kategorie A berücksichtigt wurden, nur einmal berücksichtigt.

### Betriebsausgaben (Opex-)Kennzahl

Für die Ermittlung des Verhältnisses der Betriebsausgaben (Opex-Kennzahl) werden die nach der EU-Taxonomie-Verordnung taxonomiefähigen Betriebsausgaben (Zähler) in Bezug zu den Betriebsausgaben (Nenner) gesetzt.

Die Angaben zu den Betriebsausgaben gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung umfassen, direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens durch das Unternehmen oder Dritte beziehen, an die Tätigkeiten ausgelagert werden, die notwendig sind, um die kontinuierliche und effektive Funktionsfähigkeit dieser Vermögenswerte sicherzustellen.

Damit unterscheidet sich die Definition für Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen Lagebericht verwendet werden (siehe Kapitel „Glossar“). So sind beispielsweise keine Aufwendungen für Versorgungsleistungen, wie Energieaufwendungen in der Definition gemäß EU-Taxonomie-Verordnung enthalten. Die Ermittlung der Kennzahl für Betriebsausgaben (Nenner) gemäß EU-Taxonomie-Verordnung erfolgte ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung und beinhaltet im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen für Mieten und Leasing. Der taxonomiefähige Anteil resultiert im Geschäftsjahr 2021 aus Instandhaltungsaufwendungen für das Passagiertransportsystem sowie Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude.

### Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

Folgende Anteile wurden als taxonomiefähig für das Geschäftsjahr 2021 ermittelt:

#### Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

	KPI gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (Nenner) in Mio €	Davon taxonomiefähig in %	Davon nicht-taxonomiefähig in %
Umsatzerlöse	2.143,3	17,8	82,2
Investitionsausgaben	1.112,7	61,3	38,7
Betriebsausgaben	78,8	30,2	69,8

## Forschung und Entwicklung

Angesichts veränderter Erwartungen von Kunden und Mitarbeitern sehen sich Unternehmen auch mit etablierten Geschäftsmodellen gezwungen, ihr Handeln fortlaufend zu überprüfen. Um in diesem dynamischen und nicht zuletzt wegen der Coronavirus-Pandemie hoch volatilen Marktumfeld langfristig erfolgreich zu agieren, verfolgt Fraport das Ziel, durch die kontinuierliche Verbesserung von Strukturen und Prozessen den unterschiedlichen Kunden- und Mitarbeiterbedürfnissen zu entsprechen und dabei betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht zu werden.

Die Fraport AG betreibt keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Dennoch ist sie stets darauf bedacht, erforderliche Entwicklungen eigeninitiativ sicherzustellen sowie im Markt erfolgreich erprobte Lösungen zeitnah zu integrieren. Der Fokus liegt somit auf der kontinuierlichen Beobachtung von Märkten und Technologien, um Erfolg versprechende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Neben dem Austausch innerhalb des Fraport-eigenen Netzwerks und der Teilnahme an internationalen Austauschformaten mit anderen Flughäfen erfolgt auch ein branchenübergreifender Dialog über die im Jahr 2020 gestartete Mitgliedschaft im Netzwerk von Plug and Play LLC. Er wird durch die 2021 gestartete Digital Factory abgebildet, die zugleich die gesamthafte Koordination der Digitalisierungsaktivitäten der Fraport AG sicherstellt und somit Entwicklung, Skalierung und Transfer von Lösungen im gesamten Konzern verfolgt.

Mit dem größten Kunden am Standort Frankfurt, der Deutschen Lufthansa AG, und der StarAlliance wurde der biometrische Passagierprozess weiter ausgebaut. So ist es Lufthansa-Kunden möglich, nach vorheriger Registrierung kontakt- und berührungslos die Bordkartenkontrolle zu passieren und an ausgewählten Gate-Positionen das Flugzeug zu betreten. Die ersten Pilotanlagen für eine biometrische Gepäckaufgabe wurden 2021 ebenfalls in Betrieb genommen. Perspektivisch soll die Grenzkontrolle ebenfalls biometrisch erfolgen.

Neben der Anwendung erprobter Lösungen aktiviert Fraport in geringem Umfang Entwicklungskosten von selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten. Dies betrifft im Wesentlichen Software im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gepäckförderanlage sowie in den operativen Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Frankfurt, die im Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ entwickelt wird (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4 und Tz. 19).

Im Berichtsjahr 2021 wurden im Rahmen des konzernweiten Ideenmanagements 158 Ideen bearbeitet (im Vorjahr: 227) und 16 Ideen realisiert (im Vorjahr: 25). Die Realisierungsquote der bearbeiteten Ideen liegt damit nahezu unverändert bei etwa 10 % (im Vorjahr: 11%). Der Rückgang der eingereichten Verbesserungsvorschläge wird vor allem auf die umfangreiche Kurzarbeit und erfolgte Umorganisationen sowie den Personalabbau im Konzern zurückgeführt.

## Aktie und Investor Relations

### Aktienentwicklung 2021

Auch das Börsenjahr 2021 war geprägt von der Coronavirus-Pandemie und ihren Auswirkungen auf die globale Weltwirtschaft. Im Fokus der Anleger standen dabei das weltweite Infektionsgeschehen sowie das Aufkommen von Virusvarianten. Schwerpunkte waren zudem die Auswirkungen der Pandemie auf die globalen Lieferketten, Ölpreise sowie geldpolitischen Maßnahmen der großen Notenbanken. Innerhalb des volatilen Marktumfelds beendete der deutsche Leitindex DAX das Geschäftsjahr mit 15.885 Punkten, einem deutlichen Plus von 15,8 % gegenüber dem Schlusskurs von 2020. Der MDAX verzeichnete 2021 ebenfalls eine positive Entwicklung. Zum Ende des Börsenjahres notierte dieser um 14,1 % höher bei 35.123 Punkten. Die insgesamt positiven Entwicklungen waren erneut stark von unterschiedlichen Entwicklungen der Einzelwerte geprägt. Während einige Branchen bis Jahresende unverändert stark von der Coronavirus-Pandemie profitierten, waren zahlreiche Unternehmen negativ betroffen. Während DAX und MDAX im Jahresverlauf jeweils Höchststände aufwiesen, sorgte das Aufkommen der Omikron-Virusvariante im Schlussquartal für einen Dämpfer der insgesamt positiven Entwicklungen.

Die Fraport-Aktie erholte sich nach deutlichen Kursverlusten im Geschäftsjahr 2020 im zurückliegenden Geschäftsjahr spürbar und schloss mit einem Plus von 19,9 % bei 59,18 €. Nach moderaten Zuwächsen im ersten Quartal 2021 (+5,0 %) gewann die Fraport-Aktie im zweiten Quartal an Dynamik und legte um 10,8 % gegenüber dem ersten Quartal 2021 zu. Ursächlich für die dynamischere Entwicklung im zweiten Quartal waren vor allem das abflachende Infektionsgeschehen in Europa und die damit

einhergehende Rücknahme von Reisewarnungen für touristische Märkte, insbesondere auf europäischen Kurzstrecken. Im Zusammenhang mit einer schnellen Erholung europäischer touristischer Märkte stieg der Kurs der Fraport-Aktie im dritten Quartal weiter auf 60,12 € - ein Zuwachs um 4,6 % gegenüber dem Schlusskurs des zweiten Quartals. Während die Fraport-Aktie im vierten Quartal nach Wiederöffnung des US-amerikanischen Marktes für europäische private und berufliche Verkehre am 10. November ihren Jahreshöchststand mit 68,30 € erreichte, sorgte das Aufkommen der Omikron-Virusvariante gegen Ende des Jahres für einen erneuten Rücksetzer des Aktienkurses.

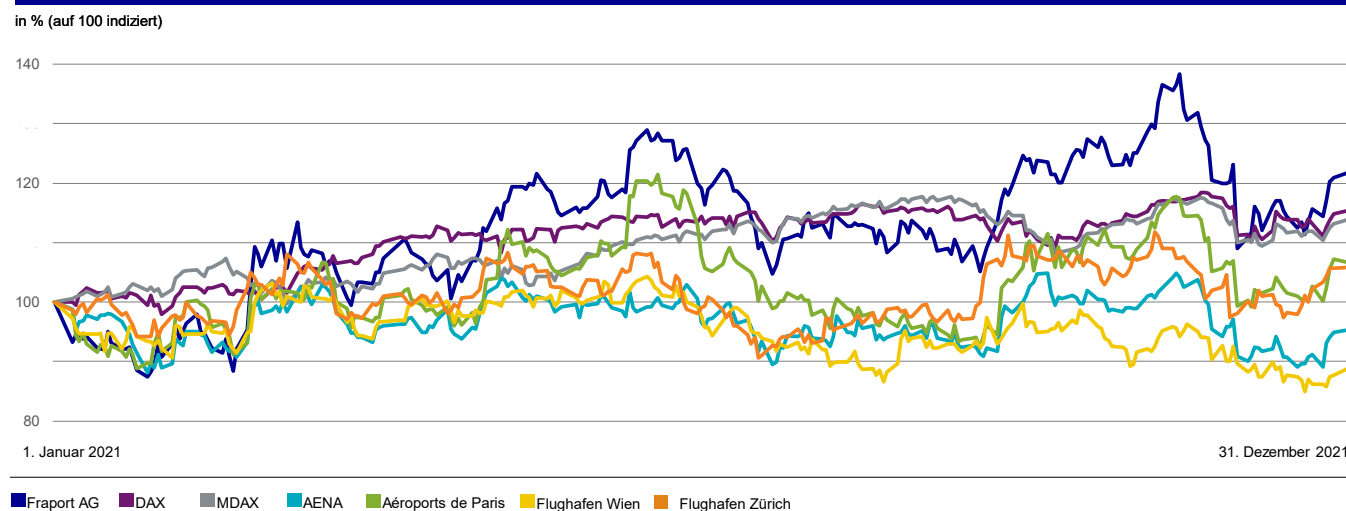
Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag zum Jahresschluss bei rund 5,5 Mrd € (im Vorjahr: 4,6 Mrd €). Die Aktie belegte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 25. Rang der 50 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 38 von 60 MDAX-Titeln). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (Xetra-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 22. Rang der MDAX-Titel (im Vorjahr: Rang 27). Mit durchschnittlich 256.782 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie im Jahr 2021 deutlich unter dem sehr volatilen Vorjahresniveau von 398.143.

### Fraport-Aktie

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Eröffnungskurs in €	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39
Schlusskurs in €	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04
Veränderung absolut in €	+9,82	-26,42	+13,32	-29,40	+35,69	-2,77	+10,90	-6,35
Veränderung in %	+19,9	-34,9	+21,3	-32,0	+63,5	-4,7	+22,7	-11,7
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	68,30	75,50	78,68	96,94	91,86	58,94	62,30	57,77
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	43,12	30,01	61,44	61,56	55,26	45,25	48,04	47,19
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	55,58	44,52	73,20	79,18	74,12	51,77	56,34	52,13
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	256.728	398.143	128.953	160.367	173.015	173.666	151.188	100.101
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	5.472	4.564	7.007	5.776	8.494	5.192	5.443	4.436

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen im Jahr 2021 folgende Entwicklungen auf: AENA -3,3 %, Aéroports de Paris +7,1 %, Flughafen Wien -11,9 % und Flughafen Zürich +5,1 %.

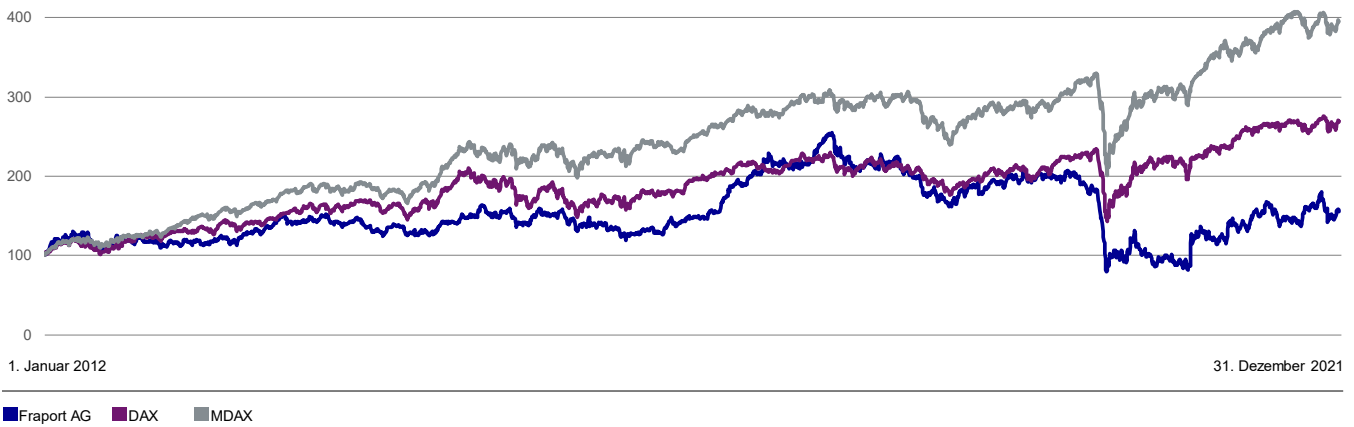
### Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2021



Quelle: vwd group / EQS Group AG

**Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zu DAX und MDAX in den letzten 10 Jahren**

in % (auf 100 indiziert)



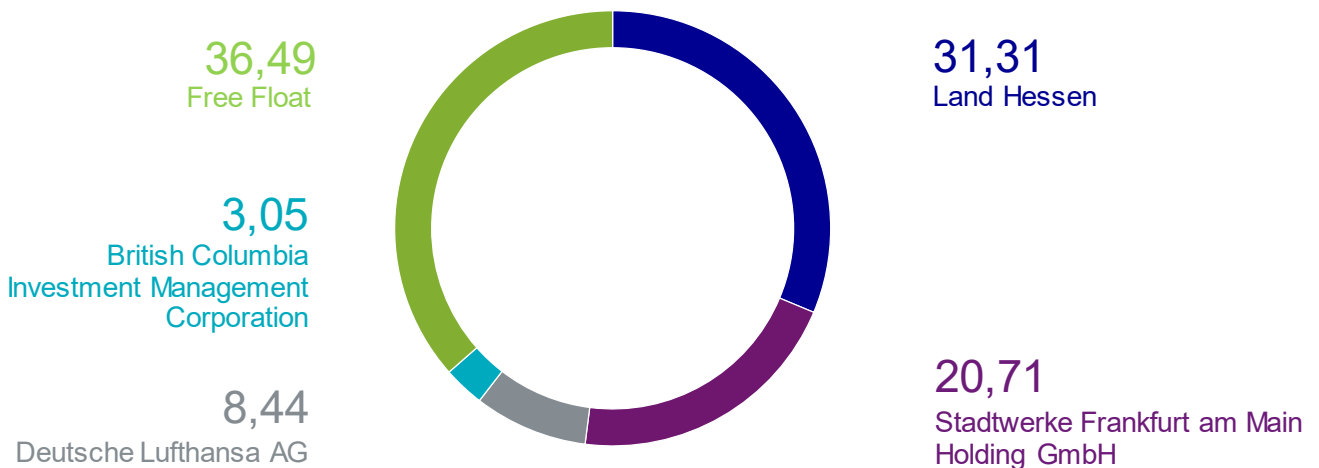
Quelle: vwd group / EQS Group AG

**Entwicklung der Aktionärsstruktur**

Im vergangenen Geschäftsjahr ergaben sich keine wesentlichen Änderungen an der Aktionärsstruktur.

**Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2021<sup>1)</sup>**

in %



<sup>1)</sup> Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2021 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

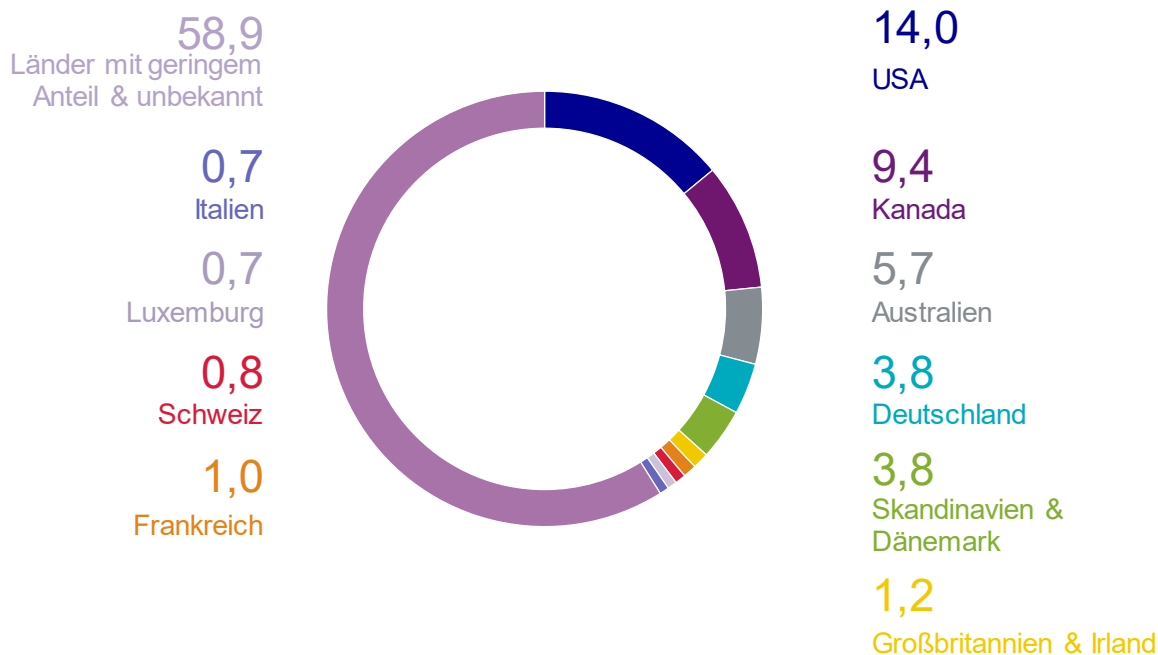
Die Mehrheit der rund 92,5 Mio Aktien entfällt mit zusammengerechnet 52,02 % auf deutsche Gebietskörperschaften. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadt Frankfurt am Main 20,71 %, wobei dieser Stimmrechtsanteil mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH gehalten wird. Die Deutsche Lufthansa AG hielt 8,44 % beziehungsweise gut 7,8 Mio Stückaktien und ist damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Die British Columbia Investment Management Corporation - als größter institutioneller Investor - hielt zum 31. Dezember 2021 3,05 %.

Soweit bekannt, verteilte sich der in Streubesitz befindliche Anteil der Fraport-Aktien auf folgende Länder:



**Streubesitz-Verteilung<sup>1)</sup>**

in %



<sup>1)</sup> Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2021 ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, der Deutschen Lufthansa AG und eigene Aktien. Anteile, die über mehrere Tochtergesellschaften gehalten wurden, wurden nicht zusammengefasst.  
Quelle: Bloomberg

**Dividende für das Geschäftsjahr 2021 (Gewinnverwendungsvorschlag)**

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern beabsichtigen der Vorstand und der Aufsichtsrat, wie bereits im Vorjahr auch der Hauptversammlung 2022 keine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2021, sondern die Einstellung in die Gewinnrücklagen, vorzuschlagen.

Mittelfristig zielt der Vorstand darauf, die bisherige Dividendenpolitik von Fraport wieder einzuführen. Dabei strebt der Vorstand eine Beteiligung der Gesellschafter in Höhe von etwa 40 % bis 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG an. Zudem plant der Vorstand auch den zweiten Grundsatz der bisherigen Dividendenpolitik – eine im Vorjahresvergleich mindestens stabile Dividende je Aktie – wieder einzuführen.

**Investor Relations (IR)**

Eine zeitnahe, konsistente und transparente Kommunikation mit Investoren und Analysten besitzt für die IR-Arbeit der Fraport AG höchste Priorität. Dabei pflegt das IR-Team den persönlichen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen sowie in Terminen am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- und Gruppentermine sowie Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden und dem Finanzvorstand des Unternehmens statt. Aufgrund von Kontakt- und Reisebeschränkungen infolge der Coronavirus-Pandemie fanden diese Termine erneut nahezu ausschließlich virtuell statt. Zentrales Thema der Gespräche waren im Jahr 2021 die Auswirkungen der Pandemie auf die Liquiditätssituation des Unternehmens sowie die Finanzierungs- und Gegensteuerungsmaßnahmen von Fraport. Von besonderem Interesse waren darüber hinaus die Passagierprognosen sowohl für das Berichtsjahr als auch der mittelfristige Ausblick bis zum Erreichen des Vorkrisenniveaus. Auch die notwendige Erhöhung der Flughafenentgelte in Frankfurt, zur Kompensation der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie, war – vor dem Hintergrund des Verkehrseinbruchs und des regulierten Geschäftsmodells – prägender Teil der Gespräche. Weiter erkundigten sich die Kapitalmarktteilnehmer über die Strategie im internationalen Geschäft sowie mögliche Erweiterungen oder Reduzierungen im Portfolio.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74840 oder per E-Mail unter [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de) zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die virtuelle Hauptversammlung im Mai 2021 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter [www.meet-ir.de](http://www.meet-ir.de) rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

## Hauptversammlung

Auf der vergangenen virtuellen Hauptversammlung am 1. Juni 2021 erhielt Fraport von seinen Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 67.511.170 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (73,01 % vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Konzern-Homepage unter [www.hauptversammlung.fraport.de](http://www.hauptversammlung.fraport.de) veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2021 wird am 24. Mai 2022 erneut virtuell stattfinden.

## Kapitalmarktrelevante Daten

		2021	2020
Grundkapital Fraport AG <sup>1)</sup>	in Mio €	924,7	924,7
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	92.468.704	92.468.704
Anzahl Aktien im Umlauf zum 31. Dezember <sup>2)</sup>	Stück	92.391.339	92.391.339
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Jahresdurchschnitt)	Stück	92.391.339	92.391.339
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	+19,9	-34,9
Beta relativ zum MDAX		0,83	1,36
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	0,90	-7,12
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	0,89	-7,09
Kurs-Gewinn-Verhältnis		65,8	-6,9
Dividende je Aktie <sup>3)</sup>	in €	0,00	0,00
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	0,00	0,00
Dividendenrendite zum 31. Dezember <sup>3)</sup>	in %	-	-

ISIN	DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)	577 330
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg	FRA GR
Auswahlindizes	MDAX, FTSE4Good Index, Deutschland Ethik 30 Aktienindex

<sup>1)</sup> Inklusive der eigenen Aktien.

<sup>2)</sup> Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

<sup>3)</sup> Bezogen auf die vorgeschlagene Dividende (2021).

## Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG

Der Lagebericht der Fraport AG und der Konzern-Lagebericht sind zusammengefasst. Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem Jahresabschluss der Fraport AG, der nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt wurde. Daraus ergeben sich – im Vergleich zum Konzern-Abschluss nach IFRS – Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die im Wesentlichen die Rückstellungen und das Anlagevermögen betreffen. Der Anhang zum Jahresabschluss 2021 ist auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.com/publikationen](http://www.fraport.com/publikationen) verfügbar.

## Wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG

### Ertragslage

Für die Erläuterungen zu den Veränderungen der Ertragslage wird auf die Darstellung der Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling, die im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit der Fraport AG abbilden, verwiesen (siehe Kapitel „Ertragslage Segmente“).

Die **Umsatzerlöse** der Fraport AG erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 185,7 Mio € auf 1.249,0 Mio €. Die positive Entwicklung ist auf die Verkehrserholung sowie die erzielte Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre in Höhe von 30,5 Mio € zurückzuführen. Wie in den Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

Insbesondere der vom Bund und dem Land Hessen gleichermaßen gewährte Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten in Höhe von insgesamt 159,8 Mio € wirkten sich positiv auf die **sonstigen betrieblichen Erträge** aus. Die **Gesamtleistung** stieg um 346,2 Mio € auf 1.471,2 Mio € (+30,8 %).

Der **Personalaufwand** verringerte sich gegenüber dem Personalaufwand vor Sondereinflüssen des Vorjahres aufgrund der Reduzierung der Beschäftigtenzahl um 43,2 Mio € auf 509,6 Mio € (-7,8 %). Unter Berücksichtigung der im Vorjahr angefallenen Aufwendungen für das Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ von 294,7 Mio € ergab sich im Berichtszeitraum ein Rückgang von 337,9 Mio € (-39,9 %).

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) sank unter anderem aufgrund deutlich geringerer Aufwendungen für Fremdleistungen und Fremdpersonal um 43,2 Mio € auf 625,5 Mio €.

Das **EBITDA** der Fraport AG belief sich im Geschäftsjahr auf 336,1 Mio € (EBITDA vor Sondereinflüssen im Vorjahr: -96,5 Mio €). Die **Abschreibungen** reduzierten sich um 16,6 Mio € insbesondere aufgrund von Anpassungen im Rahmen der Nutzungsdauerüberprüfung auf 315,3 Mio € und führten zu einem EBIT von 20,8 Mio € (im Vorjahr: -723,1 Mio €)

Ursächlich für das reduzierte **Finanzergebnis** in Höhe von -65,1 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €) war vor allem ein deutlich niedrigeres Beteiligungsergebnis inklusive Ergebnisübernahmen (-41,4 Mio €). Darüber hinaus erhöhten sich die Zinserträge um 15,1 Mio € infolge des geschlossenen Vergleichs mit der Bundespolizei in Höhe von 17,5 Mio €. Demgegenüber standen höhere Zinsaufwendungen (+37,0 Mio €) angesichts gestiegener Finanzschulden.

Das **EBT** lag bei -44,3 Mio € (im Vorjahr: -720,8 Mio €). Die Ertragsteuerentlastung in Höhe von 120,8 Mio € (im Vorjahr: 129,7 Mio €) resultierte insbesondere aus der Aktivierung von latenten Steuern aufgrund steuerlich nutzbarer Verlustvträge. Der Jahresüberschuss belief sich entsprechend auf 76,5 Mio € (im Vorjahr: -591,1 Mio €). Nach Einstellung von 38,2 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen verbleibt ein Bilanzgewinn von 38,3 Mio €, der nach Beschluss der Hauptversammlung entsprechend in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt wird.

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

#### Aktiva

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Anlagevermögen	9.736,6	8.673,2
Umlaufvermögen	2.539,1	1.758,3
Rechnungsabgrenzungsposten	39,9	39,0
Aktive latente Steuern	340,0	197,3
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>12.655,6</b>	<b>10.667,8</b>

#### Passiva

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	2.964,4	2.887,9
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	7,3	6,1
Rückstellungen	484,2	691,3
Verbindlichkeiten	9.153,9	7.048,2
Rechnungsabgrenzungsposten	35,8	31,3
Passive latente Steuern	10,0	3,0
<b>Gesamt</b>	<b>12.655,6</b>	<b>10.667,8</b>

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2021 bei 12.655,6 Mio € und damit um 1.987,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+18,6 %). Ursächlich für den Anstieg des **Anlagevermögens** (+1.063,4 Mio €) sind die Zunahme der Sachanlagen (+509,3 Mio €) – insbesondere im Zusammenhang mit Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd am

Standort Frankfurt sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur – und die Aufstockung des Bestands an Wertpapieren (+506,8 Mio €).

Das **Umlaufvermögen** stieg um 780,8 Mio € auf 2.539,1 Mio €, vor allem aufgrund eines erhöhten Zahlungsmittelbestands (+781,4 Mio €) angesichts einer Anleiheemission sowie der Neuaufnahme von Finanzmitteln zur Liquiditätssicherung.

Das **Eigenkapital** zum 31. Dezember 2021 belief sich auf 2.964,4 Mio € und stieg aufgrund des Jahresüberschusses des laufenden Geschäftsjahres um 76,5 Mio €.

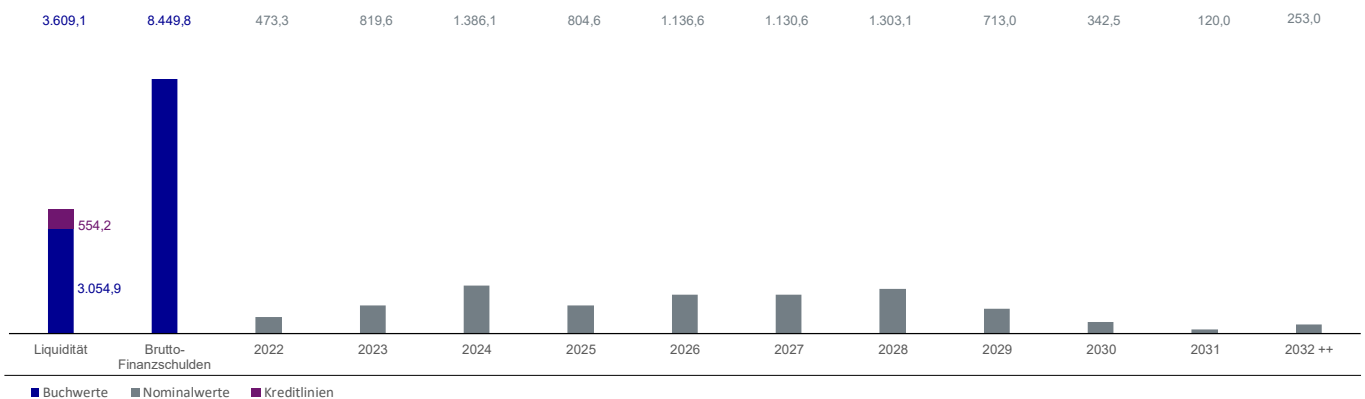
Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 2.105,7 Mio € auf 9.153,9 Mio €, hauptsächlich aufgrund der genannten Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung.

Die **Liquidität** wurde im Geschäftsjahr 2021 gravierend ausgebaut und lag zum 31. Dezember 2021 bei 3.054,9 Mio € (im Vorjahr: 1.720,0 Mio €). Auch die **Brutto-Finanzschulden** stiegen infolge der umfassenden Finanzierungsmaßnahmen spürbar auf 8.499,8 Mio € (im Vorjahr: 6.420,0 Mio €). Daraus resultierten um 744,8 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 5.444,8 Mio € (im Vorjahr: 4.700,0 Mio €).

Das Fälligkeitenprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2021 folgende Tilgungsstruktur aus:

### Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2021

in Mio €



Zum Bilanzstichtag 2021 zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix, bestehend aus 50,9 % bilateralen Krediten, 30,8 % Schuldscheindarlehen, 14,8 % Anleihen sowie 3,4 % Commercial Papers. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG reduzierte sich auf knapp 7 %, der fixe Anteil lag bei rund 93 %.

### Kapitalflussrechnung

#### Kapitalflussrechnung

in Mio €	2021	2020	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelbestand am 1. Januar	256,9	-192,9	449,8	–
Mittelab-/zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	122,3	-190,7	313,0	–
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-821,3	-854,4	33,1	+3,9
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.322,7	-1.629,0	306,3	+18,8
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	1.994,1	2.269,5	-275,4	-12,1
Finanzmittelbestand am 31. Dezember	1.050,6	256,9	793,7	> 100

Aufgrund des positiven Ergebnisses des Geschäftsjahres 2021, das unter anderem durch die zahlungswirksamen Einmaleffekte im Zusammenhang mit erstatteten Vorhaltekosten und der erzielten Einigung mit der Bundespolizei in Bezug auf verrechnete Luftsicherheitsleistungen der Vorjahre sowie den Abfindungsauszahlungen aus dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ beeinflusst war, wurde ein **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit** (Operativer Cash Flow) von 122,3 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 190,7 Mio €) erzielt.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen** lag mit 821,3 Mio € aufgrund niedrigerer Mittelabflüsse für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen unter dem Vorjahresniveau (854,4 Mio €).

Inklusive der Investitionen in und Erlöse aus Geld- und Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen sowie Termingeldanlagen lag der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 1.322,7 Mio € (im Vorjahr: 1.629,0 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** belief sich im vergangenen Geschäftsjahr auf 1.994,1 Mio € (im Vorjahr: 2.269,5 Mio €) insbesondere aufgrund der Anleiheemission sowie der weiteren Aufnahmen von langfristigen Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität.

Der **Finanzmittelbestand** belief sich somit zum Ende des Geschäftsjahres 2021 auf 1.050,6 Mio €.

## **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Vorbehaltlich aufschiebender Bedingungen wird die FraSec Fraport Security Services GmbH in einem ersten Schritt mit Wirkung zum 1. Januar 2022 26 % der Geschäftsanteile an der FraSec Luftsicherheit GmbH an die Dr. Sasse Gruppe übertragen. In einem zweiten Schritt erfolgt mit Wirkung zum 1. Januar 2023 die Übertragung von weiteren 25 %. Ab diesem Zeitpunkt wird die Dr. Sasse Gruppe mit insgesamt 51 % die Mehrheit der Anteile an der FraSec Luftsicherheit GmbH halten. Die Vermögenswerte und Schulden der FraSec Luftsicherheit GmbH werden in der Bilanz entsprechend separat in den Posten „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ (4,3 Mio €) und in den „Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten“ (8,1 Mio €) ausgewiesen.

Aufgrund der zunehmenden Eskalation des militärischen Konflikts zwischen Russland und der Ukraine hat der Vorstand der Fraport AG am 14. März 2022 die Nachtragsberichterstattung erweitert. Am 24. Februar 2022 begann eine Invasion russischer Streitkräfte in die Ukraine. Als Reaktion auf diese Invasion wurden und werden weitreichende europäische und internationale Sanktionen gegen Russland, russische Unternehmen und russische Staatsbürger verhängt. Die Folgen des militärischen Konflikts und der bereits verhängten Sanktionsmaßnahmen sind für den Fraport-Konzern zum derzeitigen Zeitpunkt nur schwer abzuschätzen. Sie hängen von der weiteren Entwicklung insbesondere der Sanktionsmaßnahmen und möglicher russischer Gegensanktionen ab. Negative Auswirkungen auf den Verkehrsverlauf sind vor allem an den internationalen Konzern-Flughäfen mit hohem Anteil an russischen Passagieren möglich. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand zum 14. März 2022 eine aktualisierte Prognose erstellt, die Anpassungen insbesondere in den Abschnitten „Prognostizierter Geschäftsverlauf 2022“ sowie „Prognostizierte Ertragslage 2022“ betrifft. Über diese Anpassungen hinaus bestehen große Unsicherheiten hinsichtlich der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten im niedrigen dreistelligen Millionenbereich im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens St. Petersburg. Dies kann sich spürbar negativ auf die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Nach dem Bilanzstichtag haben keine weiteren wesentlichen Ereignisse für den Fraport-Konzern stattgefunden.

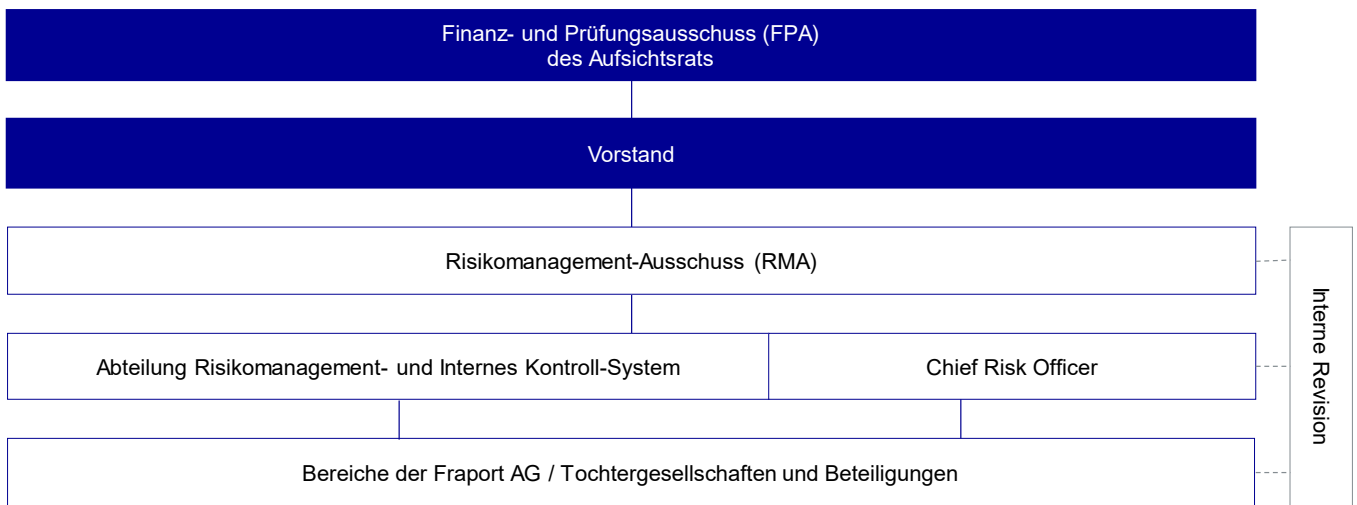
## **Risiko- und Chancenbericht**

### **Risikostrategie und -ziele**

Fraport verfolgt das Ziel, durch einheitliche und umfassende Prozesse sicherzustellen, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden. Dazu sind alle Mitarbeiter des Fraport-Konzerns aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans wird darauf geachtet, dass die mit den Chancen verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Grundsätzlich strebt Fraport ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an, wobei es das Ziel ist, durch die Analyse und Nutzung neuer Marktpotenziale und -chancen den Mehrwert für die Stakeholder von Fraport zu steigern.

## Organisation des Risikomanagements

### Struktur und Verantwortung für das Risikomanagement-System



Der Fraport-Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement-System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management der Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er mit Aufstellung des Entwicklungsplans (EWP) auch die Risikostrategie und -ziele für den Konzern verabschiedet. Der Vorstand ernennt den Chief Risk Officer und die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA sowie die Risikomanagement-Richtlinie und ist Adressat des quartalsweisen Berichtswesens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems und gibt im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich die Risikoberichterstattung an den Vorstand frei. Der Chief Risk Officer ist Sprecher des RMA und berichtet direkt an den Vorstand. Die Abteilung Risikomanagement- und Internes Kontroll-System ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagementsystem- und IKS-Richtlinie im Fraport-Konzern verantwortlich.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und Konzern-Gesellschaften; dies beinhaltet, dass wesentliche Risiken anhand von geeigneten Maßnahmen gesteuert und mitigiert beziehungsweise auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden.

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. Die zentrale Konzern-Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem des Fraport-Konzerns eingebunden.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen nach § 91 Absatz 2 AktG, die an ein solches System gestellt werden.

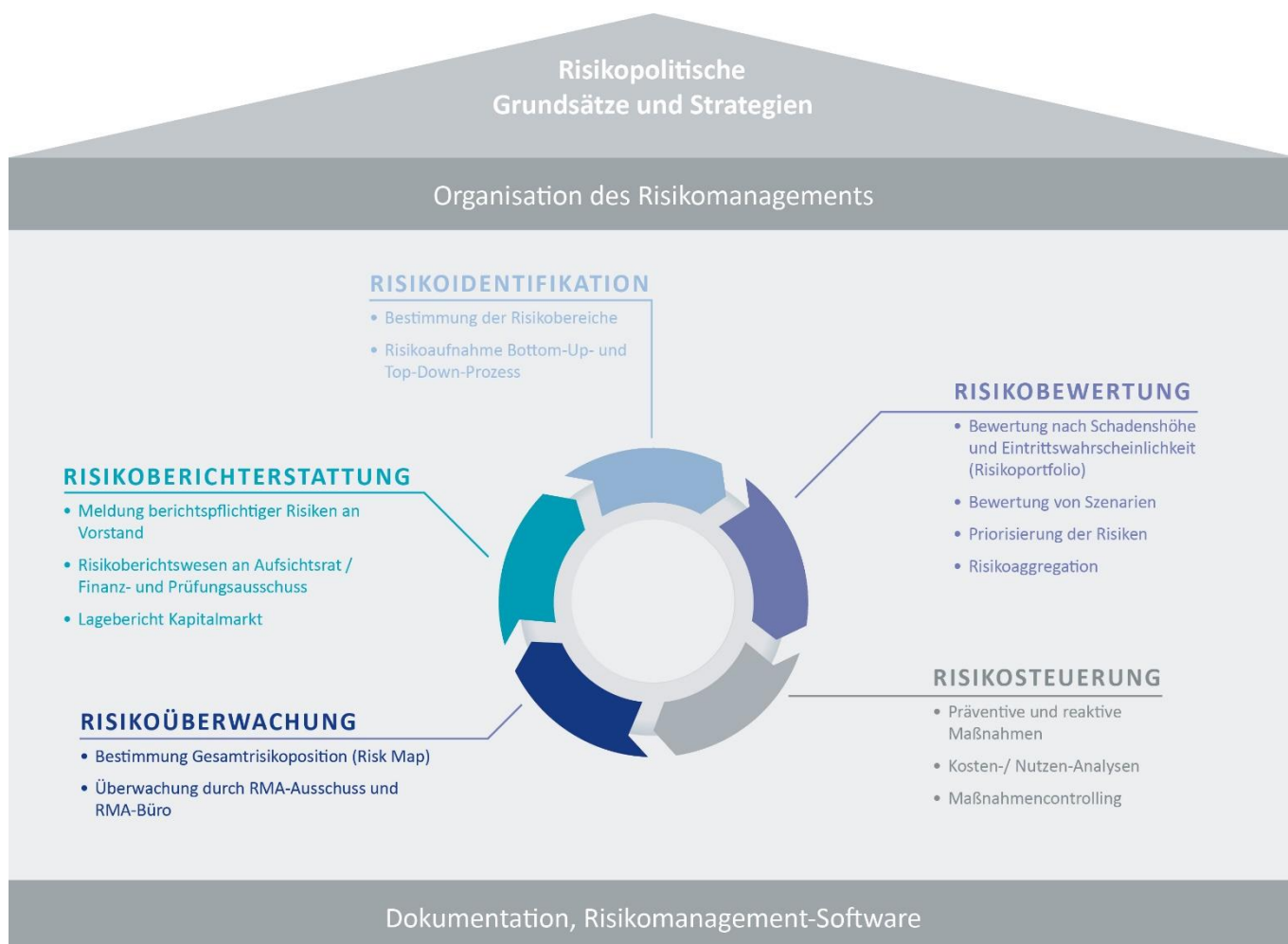
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss (FPA) des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert die Konzern-Gesellschaft Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie für die Fraport AG und einer für die einzubeziehenden Konzern-Gesellschaften dokumentiert und eng mit dem zentralen Internen Kontroll-System verzahnt sowie in einer integrierten Risikomanagement-Softwarelösung abgebildet. Es folgt dem Rahmenwerk „COSO II“ (Committee of the Sponsoring Organizations of the

Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzwirtschaft und Compliance ab. Das Risikomanagement-System umfasst lediglich Risiken.

## Risikomanagement-Prozess



### Risikoidentifikation

Unter Risiko versteht Fraport künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen Ziele negativ beeinflussen können. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können. Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften sowie top-down durch die Abteilung Risikomanagement- und Internes Kontroll-System, den RMA und den Vorstand. Die eingesetzten Methoden der Risikoermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten sowie Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindikatoren aus dem regulatorischen, wirtschaftlichen und politischen Umfeld. Die Bereichsleitungen der Fraport AG und Geschäftsführungen von Konzern-Gesellschaften tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche/Gesellschaften. Sie sind dazu verpflichtet, Risikobereiche kontinuierlich zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs und ihrer Gesellschaft quartalsweise an die Abteilung Risikomanagement- und Internes Kontroll-System zu berichten. Das zentrale Risikomanagement kann anhand der Risikomeldungen Risikotrends im Fraport-Konzern identifizieren. Neu identifizierte wesentliche Risiken sind im Rahmen der Ad-hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung umgehend zu melden.

## Risikobewertung

Die systematische Risikobewertung bestimmt das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit der identifizierten Risiken und ermöglicht eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele und -strategie des Fraport-Konzerns gefährden könnten beziehungsweise welche Risiken am ehesten bestandsgefährdenden Charakter haben. Als Bezugsgrundlage der Risikobewertung dient jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen die Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten und bewerten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihren längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadenshöhe) in die vier Kategorien „klein“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ unterteilt. Die Schadenshöhe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren (mediale Berichterstattung/Aufmerksamkeit, Auswirkungen auf Stakeholder) ein, die für die Reputation von Fraport bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in die vier Kategorien „unwahrscheinlich“, „möglich“, „wahrscheinlich“ und „höchstwahrscheinlich“ eingeteilt. Aus der Kombination von Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich die Risikostufe („gering“, „moderat“, „bedeutend“ und „wesentlich“).

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoreisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettorisiko wider.

Zur Bewertung von möglichen Kombinationseffekten zwischen einzelnen Risiken erstellt die Abteilung Risikomanagement- und Internes Kontroll-System jährlich im Rahmen des Planungsprozesses eine Risikoaggregation. Die Auswirkungen der Risiken werden dabei per Monte-Carlo-Simulation aggregiert und im Planungshorizont gemeinsam mit unsicheren Planungsprämissen auf die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Fraport AG angewandt. Die resultierenden Auswirkungen auf die finanziellen Leistungsindikatoren der Fraport AG werden analysiert und dem Vorstand im Rahmen der Verabschiedung der Planung als Ergebnis der Risikotragfähigkeitsanalyse berichtet.

## Risikosteuerung

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

## Risikoüberwachung und -berichterstattung

Ziel des integrierten Risikomanagements ist es, eine transparente Darstellung der Risikosituation des Fraport-Konzerns zu gewährleisten. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach dem systematischen und konzernweit einheitlichen Bewertungsmaßstab auf Basis ihrer Nettobewertung als „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

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

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



## Berichtsmatrix

Eintrittswahrscheinlichkeit	Höchstwahrscheinlich >80%	gering	bedeutend	wesentlich	wesentlich
	Wahrscheinlich >50-80%	gering	moderat	wesentlich	wesentlich
	Möglich >20-50%	gering	moderat	bedeutend	wesentlich
	Unwahrscheinlich ≤ 20%	gering	gering	moderat	bedeutend
		Schadenshöhe			
		Klein ≤ 6 Mio. €	Mittel >6-20 Mio. €	Hoch >20-40 Mio. €	Sehr hoch >40 Mio. €

Berichtspflichtig an:

  RMA-Büro  
   RMA-Büro, RMA  
   RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA  
   RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA, Kapitalmarkt

Der beschriebene Prozess ermöglicht die Früherkennung von Entwicklungen, die den Fortbestand des Fraport-Konzerns gefährden könnten.

Integraler Bestandteil des Risikomanagement-Systems von Fraport ist zudem die Berücksichtigung finanzwirtschaftlicher Risiken. Dadurch wird die Abbildung von Finanzinstrumenten insgesamt und insbesondere auch von Sicherungsgeschäften in der Rechnungslegung überwacht und gesteuert. Dieser Prozess ist unter den finanzwirtschaftlichen Risiken („Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 Nr. 1 HGB und § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB) beschrieben. Bei Fraport stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-Systems dar.

### Organisation des Chancenmanagements

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

Die Erkennung und Erhebung von Chancen erfolgt durch die für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche und die Konzern-Gesellschaften ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvierenden Planungsprozesses. Eine Chancenabfrage erfolgt regelmäßig im Rahmen der Risikoberichterstattung durch die Abteilung Risikomanagement- und Internes Kontroll-System.

Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im Planungsprozess Chancen im Fokus, die für den Konzern von strategischer Bedeutung sind. Im Rahmen des Planungsprozesses wertet Fraport Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeldszenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche. Darüber hinaus beobachtet Fraport die erkennbaren Trends bei Wettbewerbern, Kunden – zum Beispiel den Fluggesellschaften, Passagieren und Mietern –, aber auch in branchenfremden Geschäften, die Auswirkungen auf den Luftverkehr im Allgemeinen und den Betrieb

von Flughäfen im Besonderen haben. Fraport strebt an, die wertschaffenden, bereits betriebenen Geschäftsfelder weiterzuentwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert Fraport in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um sie langfristig wertschaffend zu betreiben.

Neben dem Chancenmanagement durch die Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften nutzt Fraport auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Dazu zählen neben dem klassischen Konzern-Ideenmanagement die „Digital Factory“ und die Mitgliedschaft im Netzwerk Plug and Play LLC (siehe auch Kapitel „Forschung und Entwicklung“).

### Geschäftsrisiken und -chancen

Im Folgenden werden die Risiken und Chancen erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation sowie Auswirkungen auf die Stakeholder von Fraport haben könnten. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services). Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

Die Fraport AG ist die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Chancen und Risiken.

Die wesentlichen und weitere ausgewählte Einzelrisiken und -chancen werden nachfolgend beschrieben:

### Geschäftsrisiken und Chancen

#### Strategische Risiken und Chancen Weiterer Entwicklung der Coronavirus-Pandemie

Risiken	Maßnahmen	Trend → Risiko-Bewertung: wesentlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die weitere Verkehrsentwicklung in Frankfurt und der Konzern-Flughäfen ist unter anderem abhängig vom lokalen Infektionsgeschehen, der politischen Reaktion auf das Pandemiegeschehen und daraus folgend dem Ausmaß internationaler sowie nationaler Reisebeschränkungen und dem Zeitpunkt ihrer Aufhebung. Darüber hinaus ist die weitere Entwicklung abhängig von einem kontinuierlichen Impffortschritt in den für Fraport relevanten Märkten, um die Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen.</li> <li>Eine mangelnde Wirksamkeit der Impfstoffe, insbesondere bei zukünftig auftretenden Virusvarianten, könnte zu anhaltenden Reisebeschränkungen und einer verzögerten Nachfragerholung führen. Darüber hinaus kann das anhaltende Fehlen von international verlässlichen Gesundheits- und Reiseregulungen die Erholung des Luftverkehrs verzögern.</li> <li>Die weitere Entwicklung der Coronavirus-Pandemie kann zum aktuellen Zeitpunkt nur schwer prognostiziert werden. Durch eine anhaltende Verunsicherung der Passagiere sind weiterhin Veränderungen des Reiseverhaltens zulasten des Flugverkehrs möglich.</li> <li>Einsparmaßnahmen vieler Unternehmen sowie die Ausbreitung der Nutzung digitaler Medien werden weiterhin für restriktive Reiserichtlinien im Geschäftsreiseverkehr und niedrigerem Dienstreiseaufkommen sorgen. Aufgrund der verschiedenen Unsicherheiten besteht daher das Risiko einer verlangsamten Verkehrserholung des Luftverkehrs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enge Abstimmung mit Gesundheitsämtern und Flughafen- und Luftverkehrsverbänden</li> <li>Enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und Behörden zur Sicherung und Stärkung des Flugverkehrs</li> <li>Umfangreiche Schutz- und Hygienemaßnahmen an allen Standorten</li> <li>Strategisches Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ zur Reduzierung operativer Kosten</li> <li>Stärkung der internationalen Reisekette</li> <li>Umsetzung Notlagentarifvertrag</li> </ul>	<p>20 – 50 % &gt; 40 Mio €</p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zur Gewährleistung und Wiederaufnahme eines sicheren Flughafenbetriebs in Zeiten der Coronavirus-Pandemie wurden an allen Standorten umfassende Maßnahmenprogramme umgesetzt. Dadurch schafft Fraport Vertrauen in einen sicheren Passagierreiseverkehr, wodurch die Voraussetzung für eine Erholung des Passagierverkehrs gegeben wird.</li> <li>Ein schneller Impffortschritt und/oder eine frühere Mutation des Virus zu einer weniger gefährlichen Variante könnten zu einer raschen Eindämmung der Pandemie und damit zu einer schnelleren Erholung der Nachfrage führen.</li> <li>Der globale Luftverkehr könnte sich schneller als erwartet erholen, wenn international harmonisierte Teststrategien und Impfungen angeboten und Reisebeschränkungen in der Folge aufgehoben werden.</li> <li>Eine zeitnahe Öffnung des fernöstlichen Marktes könnte für eine weitere, beschleunigte Verkehrserholung und für eine Rückkehr der interkontinentalen Umsteigeströme sorgen.</li> <li>Im touristischen Verkehr können Nachholeffekte bei bislang verschobenen Reisen zu einer schnelleren Nachfragerholung beitragen.</li> <li>Der Flughafen Frankfurt kann durch seine Hub-Funktion und Anbindung an das Schienen- und Straßennetz von einer Konzentration des Flugverkehrs an großen Drehkreuzen im Vergleich zu anderen Flughäfen profitieren.</li> </ul>		

## Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken	Maßnahmen	Trend → Risiko-Bewertung: bedeutend
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Coronavirus-Pandemie bedingte eine Zunahme der weltweiten Staatsverschuldung und die Gefahr einer länger anhaltenden Inflation. Dies kann zu einer steigenden Anzahl an Insolvenzen, steigender Arbeitslosigkeit, Steuer- und Abgabenerhöhung und sinkendem Realeinkommen sowie Wohlstandsverlust führen, wovon die globale Wirtschaft und mithin die geschäftliche und private Reisenachfrage in den kommenden Jahren negativ beeinflusst wäre.</li> <li>Noch wird mit einem Wirtschaftswachstum im Euroraum gerechnet. Die anhaltende Störung der Lieferketten sowie der Versorgung mit Produktionsmaterialien dürfte die Produktion, den Export und damit die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland jedoch auch im Jahr 2022 hemmen.</li> <li>Auch nach Überwindung der Coronavirus-Pandemie könnte der Welthandel einem strukturellen Wandel hin zu mehr nationalem Protektionismus unterworfen sein, der die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen würde.</li> <li>Wachstumsbremsend wäre zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen und ein entsprechendes Agieren der Mitgliedsländer.</li> <li>Die weiter bestehenden makroökonomischen Risiken in China, den USA, dem Nahen Osten, Russland und verschiedenen Schwellenländern könnten die Entwicklung der Weltwirtschaft dämpfen. Insbesondere aus dem geopolitischen Konflikt zwischen Russland und der Ukraine könnten Auswirkungen auf die Weltwirtschaft resultieren. In der Folge wären davon die exportorientierte deutsche Wirtschaft und die Luftverkehrsbranche betroffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Starke geografische Diversifikation und Fokus auf unterschiedliche Passagiergruppen der Konzern-Flughäfen, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren.</li> <li>Durch regional unterschiedliche Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken, restriktive politische Eingriffe und Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden.</li> </ul>	
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eine weitgehende Überwindung der Coronavirus-Pandemie kann gemäß Aussage der Wirtschaftsforschungsinstitute für 2022 zu einer kräftigen Erholung des Wirtschaftswachstums führen. Die Nachfrage im internationalen Flugverkehr könnte stärker anziehen, wenn Lieferkettenprobleme und Materialengpässe im Jahr 2022 behoben werden, die globale Wirtschaftserholung an Fahrt gewinnt und die Arbeitslosigkeit in der Folge niedrig bleibt. Ein Wachstum in den Wirtschaftsräumen USA, Fernost und Europa kann insbesondere für den Hub-Betrieb in Frankfurt positive Auswirkungen haben.</li> <li>Ein schwacher Euro könnte europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitieren könnte.</li> </ul>		

## Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken und Chancen

Der Erfolg eines internationalen Flughafens ist neben dem Nachfragevolumen und der Attraktivität seines Heimatmarktes, der lokalen Wettbewerbssituation und einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen weltweiten und dichten Streckennetz, der Flottenstruktur und dem Tarifangebot der Fluggesellschaften.

Risiken	Maßnahmen	Trend → Risiko-Bewertung: wesentlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>Für den Flughafen Frankfurt könnte sich nach Überwinden der Coronavirus-Pandemie der Wettbewerbsdruck spürbar erhöhen, da auch auf Wettbewerbsflughäfen ausreichend Flughafenkapazitäten zur Verfügung stehen und über Entgelte und Incentivierungen ein verstärkter Wettbewerb um die Nachfrage nach Flugreisen eintreten könnte.</li> <li>Stationierungsentscheidungen, geänderte Streckenführungen und Flottenentwicklungen, sowie sich ändernde Kundenpräferenzen für Quell- und Zielmärkte für die Wahl von Verkehrsmitteln, Fluggesellschaften und Flughäfen können sich zum Nachteil von Fraport auswirken.</li> <li>Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen Osten, sowie am neuen Istanbul-Airport bedeuten eine Angebotsausweitung, die nach einem Wiederaufleben des Luftverkehrs zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen könnte.</li> <li>Die angespannte Finanzsituation der Fluggesellschaften infolge der Coronavirus-Pandemie sowie deren Überkapazitäten in der Erholungsphase dürften zu weiteren Insolvenzen und damit zu Marktconsolidierung führen. Ebenso könnte eine mögliche Insolvenz zelle Reiseveranstalter und -vermittler treffen. Die daraus folgenden Angebotsreduzierungen könnten das Passagierwachstum weiter abschwächen.</li> <li>Die notwendige Rückzahlung staatlicher Beihilfen bei Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern könnte zu einer Erhöhung der Ticketpreise beziehungsweise Pauschalreisepreise führen und damit die Nachfrage dämpfen.</li> <li>Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie vor. Auflagen zum Klima- und Lärmschutz und entsprechende Steuern und Gebühren verteuern Flugreisen und greifen meist einseitig in den Markt und Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs ein. Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem der EU-Emissionshandel (ETS), die Luftverkehrssteuer in Deutschland, eine mögliche, verpflichtende Beimischungsquote von nachhaltigen Kraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels), eine mögliche Kerosinsteuer, ein möglicher Ticketmindestpreis, mögliche CO<sub>2</sub>-Kontingente für Inlandsflüge oder Einschränkungen derselben wie auch Lärmschutzaufgaben und Nachtflugverbote. Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) der Europäischen Union sowie die bevorstehende Revision der Emissionshandelsrichtlinie belasten den europäischen Standort im</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen</li> <li>Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben</li> <li>Attraktive nachhaltige und gerechte Entgeltstruktur</li> <li>Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen</li> <li>Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt</li> <li>Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zur Erreichung der internationalen Nachhaltigkeitsziele</li> <li>Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden (u.a. ACI, ADV, BDL, ICAO)</li> </ul>	

internationalen Vergleich einseitig. Werden die Maßnahmen nicht wettbewerbsneutral gestaltet, drohen strukturelle Wettbewerbsnachteile für den deutschen und europäischen Luftverkehr mit entsprechenden volkswirtschaftlichen Einbußen.

- Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise können zu einer Erhöhung der Flugticket-Preise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb können steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben.
- Die stärkere Nutzung digitaler Kommunikationsmedien im Zuge der Coronavirus-Pandemie könnte zu einem umfangreichen, anhaltenden Rückgang in der Nachfrage nach Geschäftsreisen führen.
- Die aktuelle politische Diskussion zur Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs könnte bei Umsetzung die Verlagerung auf alternative Transportmittel bedeuten und so die Nachfrage nach Flugreisen dämpfen. Passagiere, die keine alternativen Transportmittel nutzen können oder wollen, könnten über ausländische Flughäfen abwandern und gingen dem Flughafen Frankfurt in der Folge verloren.
- Die Diskussionen zum Klimaschutz könnten zu einer nachhaltigen Änderung des Reiseverhaltens und damit zu einem Verzicht auf Flugreisen führen.
- Terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden können die Nachfrage einzelner Reiseziele beeinflussen.

**Chancen**

- Bisherige Entwicklungszyklen im Luftverkehr zeigen, dass Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise belasten. Langfristige Prognosen gehen weiterhin von einer wachsenden Nachfrage im globalen Flugverkehr aus.
- Marktaustritte von Fluggesellschaften führen zu einer Konzentration etablierter Fluggesellschaften auf die größeren deutschen Flughäfen, wovon insbesondere die Umsteigerverkehre am Frankfurter Flughafen profitieren können.
- Hohe Anbindungsqualität an das Schienennetz der Deutschen Bahn am Standort Frankfurt sichert auch bei Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene die Nachfrage aus aktuell innerdeutschen Umsteigerverkehren.
- Das Konzept Bahn 2030, die Neubaustrecke Rhein-Main – Mannheim (ab 2030) und der Neubau eines Bahntunnels unter Frankfurt (ab 2035) stärken nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn, sondern bergen die Möglichkeit zusätzlicher Verbindungen zum Flughafen Frankfurt und damit einer Vergrößerung seines Einzugsgebiets. Zudem könnten bis 2035 Verbesserungen des intermodalen Produkts wie durchgehendes Ticketing, durchgängiger Gepäcktransport, Vergaben von Flugnummern für Züge und Flughafen-codes für Bahnhöfe etc. erreicht werden.
- Kapazitätssteigerungen an den Konzern-Flughäfen sind in Umsetzung bzw. abgeschlossen, wodurch eine Qualitätsverbesserung für Fluggesellschaften und eine höhere Passagierzufriedenheit realisiert und am langfristigen Wachstum des Luftverkehrsmarkts weiter partizipiert werden kann.
- Aus einer möglichen Liberalisierung von Luftverkehrsrechten können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen und bereits bestehende Märkte vergrößert werden.
- Eine internationale Angleichung bisher wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen, wie zum Beispiel der deutschen Luftverkehrsteuer würde die bislang nachteiligen Wettbewerbsverzerrungen abbauen.
- Es besteht die Chance, dass Airlines aufgrund des guten bestehenden Zubringerangebots die Interkontinental-Flotte in Frankfurt weiter ausbauen und damit den touristischen Verkehr stärken.
- Digitalisierung und Innovationen eröffnen neue Chancen, Prozesse zu verbessern, Effizienz zu steigern und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

**Entwässerung Parallelbahnsystem**

**Risiko**

Die obere Wasserbehörde könnte bei Nachweisen von Enteisungsmitteln im Grundwasser die Forderung nach einem qualifizierten Entwässerungssystem für das parallele Start- und Landebahnsystem am Flughafen Frankfurt erheben und eine entsprechende wasserrechtliche Anordnung erlassen.

**Maßnahmen**

- Fortlaufendes Grundwassermonitoring und regelmäßige Messungen zur Überwachung der Grenzwerte
- Regelmäßige Überprüfung des Enteisungsmittels sowie der operativen Abläufe



**Operative Risiken und Chancen**

**Risiken und Chancen aus Investitionsprojekten am Standort Frankfurt**

Die Bauinvestitionen am Flughafen Frankfurt werden in zwei getrennten Programmen geführt: „FRA-Nord“ für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie „Ausbau Süd“ für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte. Das Projekt Ausbau Süd verläuft stabil innerhalb des Terminplans. Angespannten Lieferketten und begrenzter Materialverfügbarkeit kann in Teilen mit einer vorausschauenden Beschaffungsstrategie begegnet werden.

<p><b>Risiko</b> Risiken können insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Baupreissteigerungen</li> <li>Lieferantenausfälle</li> <li>Planungsverzögerungen</li> <li>externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik, alternativen Ingenieurmethoden im Rahmen von Baugenehmigungen oder sonstige Anforderungen</li> <li>Einschränkungen durch Coronavirus-Pandemie, wie Verfügbarkeiten von Ressourcen</li> <li>Anforderungsänderungen aufgrund von geänderten Marktverhältnissen nach Überwindung der Coronavirus-Pandemie</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können</li> <li>Aktive Marktbearbeitung und konsequentes Änderungsmanagement, um Kostensteigerungen zu begegnen</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------

<p><b>Chancen</b> Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>eine für Fraport vorteilhafte Einwicklung der Baupreise aufgrund von höherem Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt</li> <li>stabiles Baugewerbe mit weniger Lieferanteninsolvenzen</li> <li>Umsetzung von Baumaßnahmen im Bestand (FRA-Nord) bei verringertem Passagiervolumen ohne negativen Einfluss auf die operativen Prozesse am Frankfurter Flughafen</li> <li>Der Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab.</li> </ul>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Risiken und Chancen aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten (Segment International Activities and Services)**

<p><b>Risiko</b> Eine negative Entwicklung der ausländischen Flughafenbetreiberprojekte könnte sich aus Folgendem ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ausbleibendes Wachstum und möglicherweise rückläufiges Konsumverhalten</li> <li>unvorhergesehene behördliche Eingriffe in lokale Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur</li> <li>umweltrechtliche Auflagen und soziale Rahmenbedingungen</li> <li>Länder-, Markt- und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten oder steigenden Aufwendungen bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten.</li> <li>wirtschaftliche Sanktionen als Maßnahme von geopolitischen Konflikten mit finanziellen Auswirkungen auf Beteiligungen</li> <li>Im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens St. Petersburg bestehen große Unsicherheiten hinsichtlich der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten im niedrigen dreistelligen Millionenbereich<sup>1)</sup></li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zusammenarbeit mit erfahrenen lokalen Partnern</li> <li>Non- oder Limited-Recourse Projektfinanzierung</li> <li>Investitionsschutzversicherungen</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------

<sup>1)</sup> am 14. März 2022 nachträglich angepasst.

<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt Fraport darauf ab, seine Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und/oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen wird.</li> <li>Umsetzung von Infrastrukturprogrammen an vielen Konzern-Standorten zur Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Servicequalität.</li> <li>Konzern-Flughäfen mit wesentlichem Fokus auf touristischen Verkehr könnten schneller als erwartet an einer Verkehrserholung nach Aufhebung der internationalen Reisebeschränkungen partizipieren.</li> </ul>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Für das Ausbauprojekt an dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, resultieren aufgrund der Größe und Komplexität des Projekts insbesondere die folgenden Risiken, die zu einer sehr hohen Schadenshöhe führen könnten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Inbetriebnahme des Flugsicherungstowers und der zweiten Start-/ Landebahn könnte es aufgrund von verspäteten Drittleistungen zu möglichen Verzögerungen kommen. Dieses Risiko liegt nicht in der direkten Verantwortung von LAP, könnte aber die zur Verfügung stehende Kapazität am Flughafen beeinflussen.</li> <li>LAP hat eine Anpassung des Ausbauprogramms (Neubau eines kleineren Passagierterminals, Parallelbetrieb mit dem Bestandsterminal) im Vergleich zu dem seit 2018 bestehenden Airport Development Plan (Bau eines größeren Midfield-Terminals und die Schließung des bestehenden Terminals) vorgenommen. Die peruanische zivile Luftfahrtbehörde DGAC widersprach in der zweiten Jahreshälfte 2021 der Anpassung des Airport Development Plans. LAP hat dazu Verhandlungen mit dem Transportministerium und den untergeordneten Behörden (u.a. DGAC) gemäß den Regelungen des Konzessionsvertrages gestartet, die aktuell noch nicht abgeschlossen sind.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eigenes Projektrisikomanagement-System für bereits begonnene Ausbautätigkeiten (Start-/Landebahn, Tower)</li> <li>Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können</li> <li>Fortlaufende Verhandlungen mit den Behörden zur bestmöglichen Absicherung von LAP</li> <li>Vorbereitung der Terminalplanung und Projektfinanzierung</li> <li>Juristische Beratung im Genehmigungsverfahren</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------

- Parallel zu den Verhandlungen beantragte die DGAC eine offizielle Interpretation des Konzessionsvertrages durch die peruanische Regulierungsbehörde OSITRAN mit der Fragestellung, ob ein Zwei-Terminal-Konzept mit dem Konzessionsvertrag vereinbar ist. Für den Fall, dass OSITRAN zur Auffassung kommt, dass ein Zwei-Terminal-Konzept grundsätzlich nicht mit dem Konzessionsvertrag vereinbar ist, müsste die Umsetzung des Flughafenausbaus erneut bewertet und müssten weitere rechtliche Schritte geprüft werden.
- Ein Ein-Terminal-Konzept bedingt, dass zukünftige Ausbaustufen vorgezogen werden müssten. Dies würde im Vergleich zur aktuellen Planung zu einem Anstieg des Investitionsvolumens in den kommenden Jahren führen – bei entsprechender Reduktion zukünftiger Investitionen im restlichen Verlauf der Konzession. Zur Deckung von daraus gegebenenfalls entstehendem Finanzierungsbedarf wäre das Planungsmodell der angebahnten Projektfinanzierung zu überarbeiten und wären finale Verhandlungen mit den kreditgebenden Banken zu führen.
- Bei Nichteinhaltung vertraglicher Verpflichtungen (z.B. Fertigstellungsfrist oder technische Mindestanforderungen) im Rahmen des Flughafenausbaus sieht der Konzessionsvertrag grundsätzlich Strafzahlungen vor, die sich nach dem dann noch ausstehenden Investitionsvolumen zur Heilung der Fristverletzung beziehungsweise des technischen Mindeststandards richten. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Ausbauprogramms besteht daher grundsätzlich zukünftig in Abhängigkeit des Baufortschritts und etwaigen Unvorhersehbarkeiten das Risiko, dass Strafzahlungen an den peruanischen Staat geleistet werden müssten.

**Personalrisiken und -chancen**

**Risiko**

- Know-how-Verlust resultierend aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen
- Halten bestehender Fachkräfte trotz Notlagen-Tarifvertrag und Kurzarbeit oder vergleichbarer Instrumente bei den Konzern-Gesellschaften
- Arbeitsrechtliche Änderungen mit der Folge einer reduzierten Arbeitszeitflexibilität
- Lange Ausbildungszeiten und branchenübergreifende Mangel an Facharbeitskräften, senken die Chancen auf schnelle Nachrekrutierung im Luftverkehr

**Maßnahmen**

- Reorganisation der prozessualen Abläufe im Rahmen von „Zukunft FRA – Relaunch 50“
- Zentrales Monitoring der personalwirtschaftlichen Maßnahmen
- Kontinuierlicher Austausch mit Betriebsrat und Gewerkschaften sowie externe arbeitsrechtliche Beratung



**Chancen**

- Notlagen-Tarifvertrag mit Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen zur Bindung von qualifizierten Beschäftigten auch in Krisenzeiten
- Moderne Formen der Zusammenarbeit und flachere Führungsstruktur im Rahmen der Maßnahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“
- Konzern-Ideenmanagement zur Einbindung der Beschäftigten bei Problemidentifikation und Lösungsfindung auf dem Weg zu einem kontinuierlich verbesserten Produkt für unsere Kunden

**Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK**

Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). In dieser werden die aktuellen Umlagen und Sanierungsgelder für die aktuellen Rentenzahlungen verwendet (Solidarmodell). Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an.

**Maßnahmen**

- Erhöhte Arbeitgeberumlage und Arbeitnehmer-Eigenbeteiligung, um steigenden Finanzierungsbedarf der betrieblichen Altersvorsorge zu begegnen



**Risiken außergewöhnlicher Störfälle**

**Risiko**

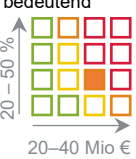
- Betriebsunterbrechungen durch außergewöhnliche lokale Ereignisse, wie Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Unfälle, Brände, Drohnenflüge, technische Störungen oder Streiks
- Beeinträchtigungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs bedingt durch Naturkatastrophen, Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Pandemien

**Maßnahmen**

- Aufbau und Aufrechterhaltung eines lokalen zentralen Krisenstabes
- Lokale Pläne zur Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe)
- Test von Drohndetektionstechnologien in Zusammenarbeit mit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH und dem Flughafen München
- Versicherung von Sachwerten und Betriebsunterbrechung



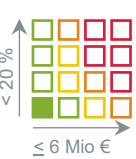


## Cyber Risiken

<p><b>Risiko</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT-Systemausfall oder wesentliche Datenverluste infolge von Cyberattacken, Computerviren oder Hackerangriffen</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Redundante Auslegung der relevanten IT-Infrastruktur</li> <li>Vorbeugendes IT-Sicherheitsmanagement zum Schutz unternehmenskritischer IT-Systeme</li> <li>IT-Security-Policy und IT-Sicherheitsrichtlinien</li> <li>Etablierter Notfallprozess mit definierten Rollen und deren Kompetenzen</li> <li>Überregionale Zusammenarbeit zur Erarbeitung gemeinsamer Sicherheitsstandards im IT-Umfeld</li> <li>Regelmäßige Überprüfung der Einhaltung von IT-Sicherheitsanforderungen durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> bedeutend</p> 
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

### Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 Nr. 1 HGB und § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB

<p><b>Zinsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten</li> <li>Risiko eines negativen Marktwerts von Zinssicherungsinstrumenten aus dem Absinken des Marktzinsniveaus, sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung</li> </ul>	<p><b>Trend</b> ↑</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> moderat</p> 
<p><b>Währungsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften</li> </ul>	<p><b>Trend</b> ↑</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> moderat</p> 
<p><b>Kreditrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann.</li> <li>Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB-“</li> <li>Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen</li> <li>Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt</li> <li>Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 

<p><b>Sonstige Preisrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow.</li> <li>Die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert unterliegt Schwankungen.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p>  <p>&lt; 20 % 6–20 Mio €</p>
<p><b>Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die weitere mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern</li> <li>Die Mittel aus dieser strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung wieder aufgefüllt</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> bedeutend</p>  <p>&lt; 20 % &gt; 40 Mio €</p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorteilhafte Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses des Konzerns führen. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen.</li> <li>Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.</li> </ul>		
<p><b>Rechtliche Risiken und Compliance-Risiken</b></p>		
<p><b>Risiko</b></p> <p>Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Änderungen im Luftverkehrsrecht, dem Bundespolizeigesetz, im Planungs- und Umweltrecht und in sicherheitsrelevanten Bestimmungen, allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, im Kartellrecht, Datenschutzrecht und im Arbeitsrecht sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen</li> <li>Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation</li> <li>Kartellrechtsverstöße</li> <li>Änderungen steuerlicher Vorschriften, der Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften mit negativen Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen</li> <li>Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation</li> <li>Fortentwicklung des zentralen IKS</li> <li>Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System</li> <li>Verhaltenskodex</li> <li>Hinweisgebersystem</li> <li>Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen</li> <li>Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> moderat</p>  <p>&lt; 20 % 20–40 Mio €</p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rechtliche oder steuerliche Änderungen oder gerichtliche Entscheidungen mit positiven Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die finanziellen Kennzahlen des Fraport-Konzerns</li> </ul>		

**Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung**

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Die Coronavirus-Pandemie und ihre Auswirkungen auf den globalen Flugverkehr haben die Gesamtrisikolage des Fraport-Konzerns wesentlich negativ beeinflusst. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der aktuell erwarteten weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie sehr unwahrscheinlich. Der Vorstand ist davon überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung und Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bilden und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.



## **Angaben zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 4 HGB und § 315 Absatz 4 HGB**

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem des Fraport-Konzerns überwacht die Einhaltung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung und gesetzlichen Vorgaben. Es orientiert sich dabei am Rahmenwerk des Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Die Fraport AG versteht das interne Kontroll- und Risikomanagement-System im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess der Fraport AG als Prozess, der in das unternehmensweit geltende interne Kontroll- und Risikomanagement-System eingebettet ist. Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften.

Der Abschlussprozess der Fraport AG ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Termin und Verantwortlichkeit enthält. Der Prozessfortschritt und Terminplan werden systemunterstützt durch die Hauptbuchhaltung überwacht. Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche) und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisierter Abläufe in Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbüchern und Leitfäden dokumentiert.

Bei der Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP ECC 6.0 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP ECC 6.0 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt. Im Rahmen der Abschlussarbeiten der Hauptbuchhaltung ist ein Vier-Augen-Prinzip implementiert und es werden zudem manuelle, nachgelagerte Überwachungskontrollen durchgeführt, mit dem Ziel, Vollständigkeit und Richtigkeit der von den Nebenbuchhaltungen erfassten Posten sicherzustellen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

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

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse (Handelsbilanz I) von Muttergesellschaft und Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen zu den nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellten Einzelabschlüssen (Handelsbilanz II) erfolgt dezentral bei den Gesellschaften. Zur Gewährleistung einer konzerneinheitlichen Bilanzierung und Bewertung hat Fraport eine IFRS-Konzern-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, auf deren Grundlage die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen die Überleitung der Handelsbilanz I auf die Handelsbilanz II vornehmen. Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungsprozesses wird durch die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen im Rahmen einer konzerninternen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen werden, soweit möglich, systemseitig in SAP BPC durchgeführt. Die Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen auf Ebene der einbezogenen Unternehmen erfolgt zentral bei der Fraport AG auf Basis eines Benutzerberechtigungskonzepts. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen, insbesondere hinsichtlich der Vollständigkeit und der Qualität der Berichtsdaten, werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in der Konzern-Bilanzierung durchgeführt. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird jährlich mithilfe eines Control Self Assessments überprüft.

Die Erstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt in der Konzern-Bilanzierung der Fraport AG. Der Konzern-Abschlussprozess ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Terminen und Verantwortlichkeiten enthält. Der Prozessfortschritt sowie Berichtsfristen und die Vollständigkeit des Konzern-Berichtswesens werden durch die Konzern-Bilanzierung überwacht.

Die Erstellung des Konzern-Anhangs erfolgt im Rahmen des Konzern-Abschlussprozesses durch die Konzern-Bilanzierung. Soweit erforderlich, erfolgt nach Erstellung des Konzern-Anhangs eine nachgelagerte Kontrolle der Angaben im Konzern-Anhang durch zentrale beziehungsweise dezentrale Fachabteilungen.

Für die Erstellung des zusammengefassten Lageberichts ist grundsätzlich der Zentralbereich Finanzen und Investor Relations verantwortlich. Dieser konsolidiert die von den Fachbereichen gelieferten Informationen. Eine nachgelagerte Kontrolle der konsolidierten Informationen erfolgt wiederum durch die Fachabteilungen.

Wesentliche Teilprozesse des Fraport-AG- sowie Konzern-Rechnungslegungsprozesses sowie die darin enthaltenen internen Kontrollen sind planmäßig Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

## **Prognosebericht**

### **Hinweis zur Prognoseberichterstattung**

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Einflüsse, wie Terroranschläge, Kriege, weitere Pandemien, Naturkatastrophen oder Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gehen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses am 14. März 2022 von der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens St. Petersburg in der Konzern-Bilanz aus (siehe auch Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“). Sie basieren auf den zu Beginn des Geschäftsjahres 2022 in der EU anzuwendenden IFRS Rechnungslegungsstandards (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4).

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

### **Gesamtaussage des Vorstands**

Vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie und der damit verbundenen Lieferengpässe gehen Wirtschaftsinstitute für das laufende Jahr von einem globalen Wachstum von 4,4 % aus. Der Vorstand erwartet daher in Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Coronavirus-Pandemie und Impffortschritt beziehungsweise der Immunisierung der Bevölkerung, potenziellen weiteren Virusmutationen, den politischen Regulierungen in Deutschland und der Erholung des Geschäftsreiseverkehrs sowie den für Fraport relevanten Märkten Europa, Nordamerika und Fernost ein Passagieraufkommen für das Gesamtjahr in der Bandbreite von 55 % bis 65 % des Volumens von 2019. Außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand für die Konzern-Flughäfen aufgrund der höheren Bedeutung von touristischen Kurzstrecken- und ethnischen Verkehren eine dynamischere Verkehrsentwicklung als in Frankfurt.

Die Invasion russischer Streitkräfte in der Ukraine wird die Weltwirtschaft nach Auffassung des Vorstands negativ beeinflussen. Die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns können zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht abschließend bewertet werden. Gleichwohl geht der Vorstand von negativen Auswirkungen auf den Verkehrsverlauf vor allem an den internationalen Konzern-Flughäfen mit hohem Anteil an russischen Passagieren, insbesondere in Antalya, aus. Die Prognosen hinsichtlich des Konzern-Ergebnisses sowie des ROFRA wurden entsprechend angepasst. In Summe erwartet der Vorstand im Jahr 2022 ein Konzern-EBITDA zwischen etwa 760 Mio € bis circa 880 Mio € und ein Konzern-EBIT bei 320 Mio € bis rund 440 Mio €. Das Konzern-Ergebnis wird zwischen etwa 50 Mio € bis circa 150 Mio € prognostiziert. Der ROFRA wird im Geschäftsjahr 2022 leicht unter bis leicht über dem Niveau von 2021 erwartet. Der Free Cash Flow wird in etwa auf dem Niveau von 2021 liegen. Die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA wird im hohen einstelligen Bereich erwartet. Die Konzern-Liquidität wird trotz umfassend geplanter Finanzierungsmaßnahmen vor dem Hintergrund des negativen Free Cash Flow leicht unter dem Niveau von 2021 erwartet.

Die finanzielle Situation des Fraport-Konzerns schätzt der Vorstand im Prognosezeitraum weiterhin als stabil ein. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den im Risiko- und Chancenbericht beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der aktuell erwarteten weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie sehr unwahrscheinlich (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). Es sind keine Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

## Geschäftsausblick

### Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2022

#### Entwicklung der Struktur

Im Geschäftsjahr 2022 erwartet der Vorstand keine Änderungen an der Konzern-Struktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

#### Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ steht die Erschließung zukünftiger Absatzmärkte weiterhin im Fokus (siehe auch Kapitel „Strategie“). Dabei zielt Fraport darauf, seine Flughafenexpertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport prüft in diesem Zusammenhang selektiv die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen.

#### Entwicklung der Strategie

Im Hinblick auf die durch die Coronavirus-Pandemie ausgelöste wirtschaftliche Situation verfolgt Fraport auch im Geschäftsjahr 2022 die Umsetzung der aus der Konzern-Strategie abgeleiteten Maßnahmen. Mittels des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ (siehe auch Kapitel „Strategie“) arbeiten die Unternehmensbereiche und Konzern-Gesellschaften weiter intensiv daran, Fraport wirtschaftlich, organisatorisch und in kultureller Hinsicht langfristig erfolgreich im Wettbewerb aufzustellen. Zur Steuerung des konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagements wird Fraport im Jahr 2022 seine Aktivitäten auf diesem Gebiet deutlich ausweiten. Dabei wird Fraport neben einer weiterhin hohen Transparenz neue Themen und Maßnahmen initiieren, um das Unternehmen und die zivile Luftfahrt an seinen Flughäfen zukunftsfähig zu gestalten.

#### Entwicklung der Steuerung

Um die Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern und in der Fraport AG kontinuierlich zu messen und zu verbessern, wird die Erhebungsmethodik bei der Mitarbeiterbefragung neu definiert. Der Prozess wird effizienter gestaltet, die Fragebogen werden harmonisiert und durchgängig digital abgebildet. Für den nichtfinanziellen Leistungsindikator Mitarbeiterzufriedenheit wird eine neue Zielsetzung mit entsprechender Laufzeit festgelegt.

Im Jahr 2022 erwartet der Vorstand keine wesentlichen Änderungen an den finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Konzerns verwendet werden. Wie im Kapitel „Steuerung“ beschrieben, fokussiert sich der Vorstand auf die in diesem Kapitel prognostizierten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand im Jahr 2022 keine grundlegenden Änderungen.

### Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2022

#### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die Coronavirus-Pandemie und die damit verbundenen Lieferengpässe werden die Entwicklung der Weltwirtschaft auch im laufenden Jahr maßgeblich bestimmen. Es bestehen zudem geopolitische Risiken und Handelsstreitigkeiten, die eine Belebung stören könnten. Insgesamt ist der wirtschaftliche Ausblick für 2022 mit hohen Unsicherheiten behaftet. Der Internationale Währungsfonds geht für das laufende Jahr von einem globalen Wachstum von 4,4 % aus. Für den Welthandel wird mit einem Plus von rund 6,0 % für 2022 gerechnet.

Die Angebotsknappheit dürfte den globalen Ölmarkt in den ersten Monaten des Jahres 2022 dominieren und damit für anziehende Ölpreise sorgen. Im weiteren Verlauf könnte sich eine Entspannung der Versorgungssituation ergeben. Geopolitische Krisen können die Ölpreisentwicklung kurzfristig beeinflussen. Außerdem ist es möglich, dass die OPEC abhängig vom Pandemieverlauf ihren Kurs kurzfristig anpasst.

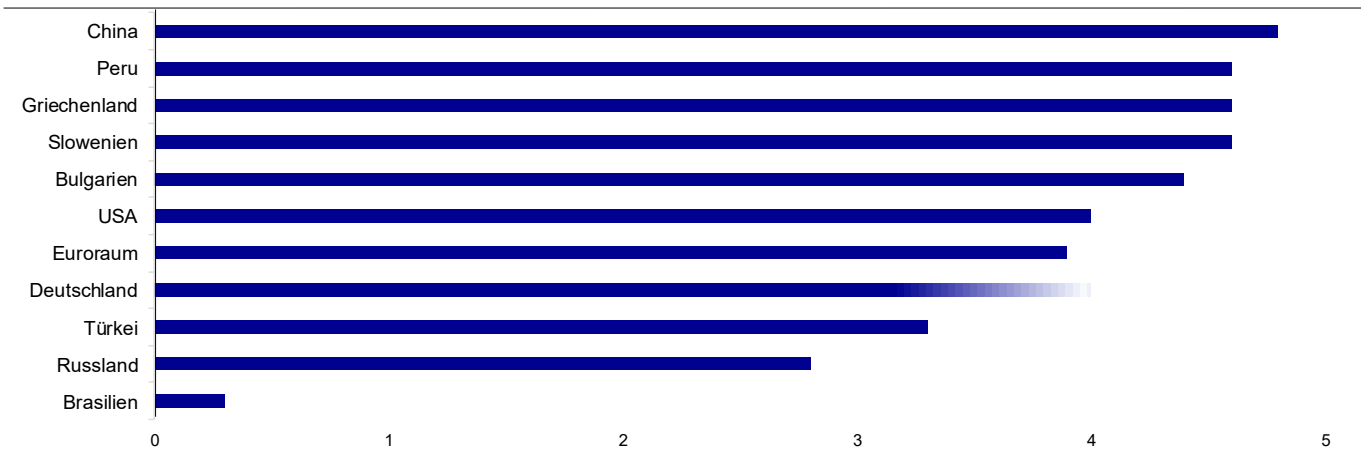
Für die US-Wirtschaft rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Plus von 4,0 % für 2022. Für die japanische Wirtschaft wird ein Anstieg des BIP auf 3,3 % erwartet. Die Zuwachsraten in den Schwellenländern werden deutlich über den Steigerungen der Industrieländer vorausgesagt, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich eingeschätzt wird. Die chinesische Wirtschaft dürfte ein im Vergleich zu den Raten der vergangenen Jahre abgeschwächtes Wachstum von 4,8 % zeigen. Die Erwartungen für den Euroraum liegen insgesamt bei 3,9 %. Die deutsche Wirtschaft sollte sich nach einer Wachstumsdelle im

Winter 2021/2022 bedingt durch den Pandemieverlauf und die anhaltenden Lieferengpässe im Jahresverlauf zunehmend erholen, sodass die Wirtschaftsinstitute ein Wachstum von 3,0 % bis 4,0 % prognostizieren.

Für die Länder mit wesentlichen Konzern-Standorten werden folgende BIP-Entwicklungen im Jahr 2022 erwartet: USA 4,0 %, Slowenien 4,6 %, Brasilien 0,3 %, Peru 4,6 %, Griechenland 4,6 %, Bulgarien 4,4 %, Türkei 3,3 %, Russland 2,8 % und China 4,8 %.

#### Erwartete BIP-Wachstumsraten 2022

in %



Quelle: IWF (Oktober 2021, Januar 2022), OECD (Dezember 2021), Deutsche Bank Research (Dezember 2021), Deka Bank (Dezember 2021), Statistisches Bundesamt (Januar 2022), ifo Institut (Dezember 2021).

#### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2022 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben könnten.

#### Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA für 2022 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 51,0 % gegenüber dem Vorjahr aus. Dies würde einer Erholung gegenüber dem Basisjahr 2019 von rund 60 % entsprechen. Regional nimmt die IATA folgende Zuwachsraten gegenüber Vorjahr auf Basis der RPK an:

#### Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2022 gegenüber 2021 nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	
Europa	+66,0
Nordamerika	+35,3
Asien/Pazifik	+53,9
Lateinamerika	+46,7
Nahost	+77,7
Afrika	+26,9

Bezüglich der globalen Passagierzahl geht der ACI für 2022 von einem Wachstum um 51 % aus, was einem Niveau von knapp 61 % des Aufkommens von 2019 entspricht. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) prognostiziert für das Jahr 2022 ein Wachstum des Passagieraufkommens an deutschen Flughäfen von rund 72 % gegenüber 2021. Dies entspricht einem Niveau von rund 67 % gegenüber dem Jahr 2019.

Die wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie werden die Entwicklung des Weltluftverkehrs auch im Jahr 2022 negativ beeinflussen. Die aus der Pandemiebekämpfung resultierenden weltweit hohen Haushaltsdefizite werden vermutlich zu einer

anhaltenden gesamtwirtschaftlichen Schwäche fast aller wichtigen Handelspartner Deutschlands führen und dürften einer raschen Erholung der Exporte entgegenstehen.

Besonders im Geschäftsreiseverkehr werden Einsparmaßnahmen der Unternehmen, die vermehrte Nutzung der Bahn im Inland sowie digitale Medien ein anhaltend restriktives Reiseverhalten zur Folge haben. Hinzu kommt eine verschärfte Diskussion über den Klimaschutz. Positiver ist der Ausblick für das Privat- und Urlaubsreisesegment. Dabei sind kurzfristige Unsicherheiten aufgrund der weiter vorherrschenden Coronavirus-Pandemie nicht ausgeschlossen.

Eine Vielzahl von Fluggesellschaften ist durch die Coronavirus-Pandemie noch auf staatliche Beihilfen und private Kredite angewiesen. Gleichzeitig beschleunigt die aktuelle Krise die Konsolidierung im Airline-Markt. Beides könnte mittelfristig zu Angebotsreduzierungen und tendenziell steigenden Flugpreisen führen. Andererseits haben besonders Low-Cost-Carrier ihre Flottenbestellungen nochmals erhöht, und neue Fluggesellschaften könnten in den Markt eintreten, da Flugzeuge günstig zu erwerben sind. Dies könnte andererseits zu einem steigenden Flugangebot und fallenden Ticketpreisen führen. Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (Oktober 2021), ACI WATF 2021–2040, ADV-Prognose (Januar 2022).

### Prognostizierter Geschäftsverlauf 2022

Je nach Pandemiesituation und Regulierungen in den jeweiligen Heimatmärkten, aber auch in den jeweiligen Herkunftsmärkten der Passagiere, gestaltet sich die Erholungsphase an den Konzern-Flughäfen unterschiedlich. Auf Basis der aktuellen Entwicklung und des aktuellen Marktumfelds ist im Jahr 2022 mit der im Folgenden beschriebenen Erholung des Passagier Volumens in Frankfurt und an den internationalen Konzern-Flughäfen zu rechnen.

Grundsätzlich ist in der deutschen Bevölkerung eine wieder wachsende Bereitschaft zum Fliegen deutlich wahrnehmbar. Jedoch ist die Erholung der Passagier nachfrage in **Frankfurt** maßgeblich vom Impffortschritt beziehungsweise der Immunisierung der Bevölkerung, potenziellen weiteren Virusmutationen und den politischen Regulierungen in Deutschland und der Erholung des Geschäftsreiseverkehrs sowie den für Fraport relevanten Märkten Europa, Nordamerika und Fernost abhängig. Ausgehend von der derzeitigen Nachfragedynamik ist eine kräftige Erholung des Passagieraufkommens im Laufe des Jahres 2022 wahrscheinlich. Insgesamt wird für den Flughafen Frankfurt daher im Geschäftsjahr 2022 ein Passagieraufkommen in der Bandbreite von 55 % bis 65 % des Volumens von 2019 erwartet. Dies entspricht einer Bandbreite von circa 39 bis etwa 46 Mio Passagieren.

An den **internationalen Konzern-Flughäfen** ist aufgrund der höheren Bedeutung von touristischen Kurzstrecken- und ethnischen Verkehren im Vergleich zu Geschäftsreisen insgesamt mit einer dynamischeren Erholung des Passagierverkehrs im Jahr 2022 zu rechnen, die sich im Einzelnen wie folgt darstellt:

Als Folge der andauernden Coronavirus-Pandemie wird für den Standort **Ljubljana** mehr als 50 % des Passagier Volumens des Jahres 2019 erwartet. An den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wird erwartet, dass im Geschäftsjahr 2022 wieder rund 80 % der Passagiere des Vorkrisenniveaus begrüßt werden können. Am Flughafen **Lima** hingegen wird von einer Passagiermenge von rund 70 % im Vergleich zu 2019 ausgegangen. Für die 14 **griechischen Regionalflughäfen** werden mindestens 80 % des Passagier Volumens des Jahres 2019 prognostiziert. Für den Flughafen **Xi'an** wird erwartet, dass die Passagierzahl auf circa 75 % des Niveaus von 2019 zurückkehrt.

Aufgrund des hohen Anteils russischer Passagiere an den Standorten in Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg hat der Vorstand am 14. März 2022 beschlossen, keine Verkehrsprognose für diese Konzern-Flughäfen abzugeben.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf des Kriegs in der Ukraine sowie der Coronavirus-Pandemie, sind Abweichungen von den in diesem Bericht gegebenen Prognosen möglich.

### Prognostizierte Ertragslage 2022

Obwohl weiterhin Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Verlauf der Coronavirus-Pandemie bestehen, wird die erwartete Passagierprognose zu einem spürbaren Wachstum des Konzern-Umsatzes im Jahr 2022 führen. Der Vorstand erwartet einen **Konzern-Umsatz** von bis zu rund 3,0 Mrd €. Darin sind rund 400 Mio € Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 enthalten. Aufgrund der Verkehrsbandbreiten wird das **Konzern-EBITDA** zwischen etwa 760 Mio € bis circa 880 Mio € prognostiziert. Das **Konzern-EBIT** wird entsprechend bei 320 Mio € bis rund 440 Mio € erwartet. Die Prognosen hinsichtlich des Konzern-Ergebnisses sowie des ROFRA wurden am 14. März 2022 angepasst. Das

**Konzern-Ergebnis** wird nunmehr zwischen etwa 50 bis circa 150 Mio € erwartet. Der **ROFRA** wird leicht unter bis leicht über dem Niveau von 2021 prognostiziert.

Währungskurseffekte aus der Umrechnung der funktionalen Währungen der Konzern-Gesellschaften in Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie Fraport USA in die Konzern-Währung Euro können sich generell positiv wie negativ auf die Ergebniswirkung der Konzern-Gesellschaften auswirken.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie erwartet der Vorstand, auch für das Geschäftsjahr 2022 keine Dividende auszuschütten.

### Prognostizierte Segment-Entwicklung 2022

Für das Jahr 2022 geht der Vorstand von einer spürbar positiven Umsatzentwicklung in allen Segmenten aus. Aufgrund der im Vorjahreszeitraum enthaltenen hohen positiven Einmaleffekte wie im Wesentlichen der vom Bund und Land Hessen gewährte Ausgleich für im ersten Lockdown 2020 entstandenen ungedeckten Vorhaltekosten in Höhe von 159,8 Mio € wird für das **Segment Aviation** ein EBITDA und EBIT in etwa auf Vorjahresniveau erwartet. Der Vorstand rechnet in den Segmenten **Retail & Real Estate** sowie **International Activities & Services** mit einem deutlich positiven EBITDA und EBIT. Für das Segment **Ground Handling** erwartet der Vorstand ein in etwa ausgeglichenes EBITDA sowie ein EBIT im negativen Bereich.

### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2022

Vor dem Hintergrund der weiterhin mit Unsicherheiten behafteten Entwicklung der anhaltenden Coronavirus-Pandemie sowie der voranschreitenden Bautätigkeiten, insbesondere am Standort Frankfurt und in Lima, rechnet der Vorstand mit einem negativen **Free Cash Flow** in etwa auf dem Niveau von 2021. Über den negativen Free Cash Flow hinaus wird sich die Eigenkapitalausstattung der neugegründeten Konzern-Gesellschaft in Antalya erhöhend auf die Entwicklung der **Netto-Finanzschulden** im Geschäftsjahr 2022 auswirken. Entsprechend erwartet der Vorstand, dass die **Netto-Finanzschulden** im Jahr 2022 auf etwa 7,3 bis rund 7,5 Mrd € ansteigen werden. Die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** wird im hohen einstelligen Bereich erwartet. Die **Konzern-Eigenkapitalquote** wird im laufenden Geschäftsjahr voraussichtlich leicht gegenüber dem Vorjahr sinken. Die **Konzern-Liquidität** wird trotz umfassend geplanter Finanzierungsmaßnahmen vor dem Hintergrund des negativen Free Cash Flows leicht unter dem Niveau von 2021 erwartet.

### Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2022

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand für den Flughafen Frankfurt sowie gewichtet für den Konzern eine **Globalzufriedenheit** der Passagiere im Jahr 2022 von mindestens 80 %. Entsprechend strebt der Vorstand auch für die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen einen Zielwert in Höhe von 80 % an. Dies stellt er allerdings in Abhängigkeit von der Wiederaufnahme regulärer Fluggastbefragungen an den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen und wieder hinreichend verfügbarer Daten zur Passagierzufriedenheit. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand einen Wert von mindestens 98,5 %.

In der Kategorie „**Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber**“ wird die konzernweite Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit neu konzipiert. Bis zur Wiederaufnahme der Mitarbeiterbefragung wird auf das Instrument der Puls Checks zurückgegriffen. Dabei strebt der Vorstand an, den Zufriedenheitswert in der Fraport AG mindestens auf dem Niveau des Vorjahres zu halten. Der Vorstand legt weiterhin großen Wert auf **Frauen in Führung** und erwartet eine leichte Erhöhung der Quote der Frauen in Führungspositionen.

In der Kategorie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ strebt der Vorstand im Jahr 2022 weiterhin eine Stabilisierung der **Krankenquote** in Deutschland mindestens auf dem Vorjahresniveau an.

Im Rahmen der Kategorie „Klimaschutz“ erwartet der Vorstand für 2022 die Konzern-**CO<sub>2</sub>-Emissionen** sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fraport AG in etwa auf Vorjahresniveau.

### Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft mit einer Rückkehr auf den früheren Wachstumspfad. Die deutsche Wirtschaft wird sich nach einer erfolgreichen Eindämmung der Coronavirus-Pandemie positiv entwickeln und auch die Nachfrage nach Flugreisen wird mit der Aufhebung von Reiserestriktionen wieder signifikant steigen. Ein Erreichen des Passagierlevels von 2019 wird in Frankfurt etwa bis zum Jahr 2026 erwartet. Wachstumstreiber wird international weiterhin der private Konsum sein, der grundsätzlich eine hohe Nachfrage nach Flugreisen stützt. Auch die Konzern-Flughäfen werden vom mittel- bis langfristig prognostizierten globalen Marktwachstum profitieren und eine positive Verkehrsentwicklung aufweisen. Diese wird aufgrund des Struktureffekts aus dem primär touristischen und ethnischen Passagieraufkommen dynamischer als in Frankfurt erwartet. Dabei rechnet der Vorstand in Abhängigkeit vom jeweiligen Flughafen bereits weitestgehend ab 2023 mit dem Erreichen der Passagierzahlen von 2019 (siehe auch Kapitel „Strategie“).

Die mittelfristig erwartete Passagiererholung und das darüber hinaus prognostizierte Passagierwachstum werden sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Vor dem Hintergrund der Umsetzung langfristig wirkender operativer Einsparmaßnahmen und der damit verbundenen Effizienzsteigerung rechnet der Vorstand damit, bereits in den Jahren 2023/2024 wieder ein Konzern-EBITDA in etwa auf Vorkrisenniveau zu erreichen.

Infolge der mehrjährigen Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt und in Lima wird der Free Cash Flow temporär im deutlich negativen Bereich bleiben. Aufgrund dieser Entwicklung werden sich auch die Netto-Finanzschulden des Konzerns spürbar erhöhen. Vor allem aufgrund der mittelfristig erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA jedoch wieder dem Zielwert von fünf annähern.

Zukünftige Investitionsverpflichtungen können über die bereits beschriebenen Fremdkapitalinstrumente sowie operativen Mittelzuflüsse finanziert werden (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ sowie Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“).

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand mittelfristig weiter eine Dividendenpolitik mit einer Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG sowie mit einer stabilen Dividende an. Der Vorstand sieht vor, der Hauptversammlung wieder einen Vorschlag zur Dividendenausschüttung zu machen, wenn sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA dem Niveau des Zielwerts von fünf annähert.

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zieht der Vorstand unverändert zur mittelfristigen Steuerung des Konzerns heran. Insbesondere für die Passagierzufriedenheit, die Krankenquote, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen hat sich der Vorstand langfristige Ziele gesetzt, die konsequent verfolgt werden (siehe auch Kapitel „Steuerung“).

Frankfurt am Main, 25. Februar 2022 / 14. März 2022

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Prumm

Prof. Dr. Zieschang

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

# Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2021

## Gewinn- und Verlustrechnung

### Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2021	2020
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>1.249,0</b>	<b>1.063,3</b>
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	28,2	28,3
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	194,0	33,4
<b>Gesamtleistung</b>		<b>1.471,2</b>	<b>1.125,0</b>
Materialaufwand	(8)	-513,4	-539,6
Personalaufwand	(9)	-509,6	-847,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-315,3	-331,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-112,1	-129,1
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>20,8</b>	<b>-723,1</b>
Erträge aus Beteiligungen	(12)	32,2	60,2
Aufwendungen aus Verlustübernahmen/Erträge aus Gewinnabführungen	(13)	-30,2	-16,8
Zinsergebnis	(14)	-95,4	-70,8
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	-3,6	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	31,9	29,7
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-65,1</b>	<b>2,3</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBT)</b>		<b>-44,3</b>	<b>-720,8</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	120,8	129,7
<b>Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>	<b>(18)</b>	<b>76,5</b>	<b>-591,1</b>
Einstellung in andere/Entnahme aus anderen Gewinnrücklagen	(18)	-38,2	591,1
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>(18)</b>	<b>38,3</b>	<b>0,0</b>
<b>EBITDA</b>		<b>336,1</b>	<b>-391,2</b>

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



## Bilanz

### Aktiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2020
<b>A. Anlagevermögen</b>	<b>(19)</b>	<b>9.736,6</b>	<b>8.673,2</b>
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		35,4	40,8
II. Sachanlagen		6.643,8	6.134,5
III. Finanzanlagen		3.057,4	2.497,9
<b>B. Umlaufvermögen</b>		<b>2.539,1</b>	<b>1.758,3</b>
I. Vorräte	(20)	13,8	12,7
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(21)	100,9	118,3
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(22)	197,1	196,4
IV. Wertpapiere	(23)	75,1	60,1
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(24)	2.152,2	1.370,8
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(25)</b>	<b>39,9</b>	<b>39,0</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	<b>(26)</b>	<b>340,0</b>	<b>197,3</b>
<b>Gesamt</b>		<b>12.655,6</b>	<b>10.667,8</b>

### Passiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2020
<b>A. Eigenkapital</b>	<b>(27)</b>	<b>2.964,4</b>	<b>2.887,9</b>
I. Gezeichnetes Kapital		924,7	924,7
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		606,3	606,3
III. Gewinnrücklagen		1.395,9	1.357,7
IV. Bilanzgewinn		38,3	0,0
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen</b>	<b>(28)</b>	<b>7,3</b>	<b>6,1</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	<b>(29)</b>	<b>484,2</b>	<b>691,3</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		<b>9.153,9</b>	<b>7.048,2</b>
I. Anleihen	(30)	2.100,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(31)	6.416,0	5.472,4
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(32)	163,9	200,0
IV. Andere Verbindlichkeiten	(33)	474,0	425,8
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(34)</b>	<b>35,8</b>	<b>31,3</b>
<b>F. Passive latente Steuern</b>	<b>(35)</b>	<b>10,0</b>	<b>3,0</b>
<b>Gesamt</b>		<b>12.655,6</b>	<b>10.667,8</b>

# Anhang zum Jahresabschluss 2021

## Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

### 1 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) mit Sitz in Frankfurt am Main, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter HRB 7042, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert das Gesamtkostenverfahren angewandt.

### 2 Bilanzstichtag

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2021.

### 3 Währungsumrechnung

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

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

### 4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im Folgenden werden die im Jahresabschluss der Fraport AG angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt. Gegenüber dem Vorjahr wurden die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden grundsätzlich unverändert angewendet.

#### Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich nutzungsbedingter planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die geleisteten Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Absatz 1 HGB. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Absatz 2, 2a und 3 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung, angemessene Gemeinkosten und angemessene Teile des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist, sowie Zinsen für Fremdkapital.

Die Fraport AG hat vom Wahlrecht gemäß § 255 Absatz 3 HGB Gebrauch gemacht und aktiviert Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung eines Vermögensgegenstands verwendet wird, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Die Ansatzkriterien wurden in Anlehnung an die Internationalen Rechnungslegungsnormen (IAS 23 Fremdkapitalkosten) festgelegt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung Zinssätze zwischen 0,63 % und 1,64 % (im Vorjahr: zwischen 0,55 % und 1,76 %) verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 22,3 Mio € (im Vorjahr: 17,4 Mio €) aktiviert. Diese betrafen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

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

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie Einkaufsleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter, die im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen anfallen, werden mit den geleisteten Stunden des Mitarbeiters mit einem um 9 % gekürzten Vollkostensatz angesetzt und aktiviert. Ausgenommen von der Kürzung waren Leistungen des Servicebereichs

„Projekt Ausbau Süd“ für das geplante Terminal 3 sowie dessen Anbindung mit einem neuen Passagier-Transport-System, da keine nicht aktivierungsfähigen Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten vorlagen.

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear und – soweit möglich – degressiv auf der Grundlage des mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplans vorgenommen. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird übergegangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden Nutzungsdauern vorgenommen:

### Planmäßige Abschreibungen

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

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert zwischen 50 € und bis zu 800 € wurden im Zugangsjahr vollständig abgeschrieben und gleichzeitig als Abgang erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 800 € bis 3.000 € werden über fünf Jahre mit jeweils 20 % abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt nach fünf Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften wie im Vorjahr mit 1,1 Mio € beeinflusst.

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

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

### Finanzanlagen

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

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der in- und ausländischen Finanzanlagen wurden zum 31. Dezember 2021 Berechnungen hinsichtlich der Werthaltigkeit aller wesentlichen Beteiligungen durchgeführt. Hierbei wurden die Beteiligungsbuchwerte zuzüglich der Buchwerte der Ausleihungen als Vergleichswert zugrunde gelegt und den erzielbaren Erträgen gegenübergestellt. Basierend auf den durchgeführten Bewertungen war zum Stichtag keine Erfassung von außerplanmäßigen Abschreibungen notwendig.

Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist. Gewinnanteile aus Personen-handels-gesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

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

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände und zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen (Lebensarbeitszeit- und Zeitwertkonten) sowie Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG wurden Wertpapiere des Anlagevermögens erworben. Die Bewertung der Wertpapiere erfolgt zum beizulegenden Zeitwert (Kurswert). Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Rückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die Verpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögens-verrechnung“ ausgewiesen.

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

### **Vorräte**

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

Falls erforderlich, werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Absatz 4 Satz 2 HGB vorgenommen. Bestandsrisiken aus überhöhter Lagerdauer werden durch Abwertungen berücksichtigt. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen bis zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vorgenommen.

### **Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten**

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst.

Des Weiteren werden bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen pauschale Wertberichtigungen unter Verwendung festgelegter Abwertungssätze vorgenommen. Die Ermittlung erfolgt anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse sowie durch Portfoliobildung von Kundengruppen mit gleichartigen Ausfallrisikomerkmale.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive und inaktive Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert. Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Pensionsrückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die Pensionsverpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „**Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung**“ ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2021 ist wie im Vorjahr kein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung entstanden.

### **Wertpapiere des Umlaufvermögens**

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

Das **Gezeichnete Kapital** ist zum Nennwert bilanziert.

Erhaltene Zuschüsse werden als **Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen** passiviert und entsprechend den Abschreibungsbeträgen der bezuschussten Vermögensgegenstände ratierlich linear vereinnahmt.

### **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind gemäß § 253 Absatz 1 und 2 Satz 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes von 1,87 % (im Vorjahr: 2,30 %) ermittelt worden. Die Ermittlung des Zinssatzes erfolgte gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) unter Verwendung eines 10-Jahres-Durchschnittzinssatzes. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB, der sich zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahres-Durchschnittzinssatz und dem 7-Jahres-Durchschnittzinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 3,1 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €). Es wurde eine Rentenentwicklung von 1,75 % bis 2,25 % p. a. (im Vorjahr: 1,75 % bis 2,25 % p. a.) unterstellt. Für die Sterblichkeitsrate wurden die Richttafeln 2018G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet. Das verwendete Anwartschaftsbarwertverfahren entspricht der „Projected Unit Credit Method“ gemäß IAS 19 (International Accounting Standards). Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung und Fluktuation unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach der jeweils gültigen Fassung des Gesetzes über die Anpassung der Besoldung und Versorgung in Hessen.

### **Steuerrückstellungen**

Steuerrückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages für noch nicht veranlagte Körperschaft- und Gewerbesteuer sowie ausländische Steuern und für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet. Ab dem Geschäftsjahr 2020 wird die Rückstellung für Zinsen aus zu erwarteten Steuernachzahlungen in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

### Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Sie sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen notwendig ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Absatz 2 HGB abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der von der Deutschen Bundesbank im Geschäftsjahr bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 0,30 % und 1,52 % (im Vorjahr: zwischen 0,44 % und 1,80 %).

Die Ermittlung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen erfolgt gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 0,34 % bzw. 0,49 % (im Vorjahr: 0,54 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 1,35 % (im Vorjahr: 1,60 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 0,38 % bis 3,47 % (im Vorjahr: 0,17 % bis 3,98 %) angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr geregelte, laufende und im Rahmen des Projektes „Relaunch 50“ (siehe auch Tz. 9) potenzielle Anspruchsberechtigte einbezogen.

Der Wert der Rückstellungen für Verpflichtungen im Zusammenhang mit tarifvertraglichen Regelungen über Zeitwertkonten bestimmt sich grundsätzlich nach dem beizulegenden Zeitwert der für die Mitarbeiter angelegten und zwecks treuhänderischer Verwaltung zur Insolvenzsicherung abgetretenen Wertpapiere. Die Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertkonten erfolgt gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung erfolgt mit 1,35 % (im Vorjahr: 1,60 %).

### Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Die erhaltenen Anzahlungen werden mit ihrem Nennbetrag angesetzt. Bei Ratenkäufen entspricht der Erfüllungsbetrag dem Barwert der noch zu zahlenden Raten. Die Abzinsung erfolgt im Geschäftsjahr auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 3,45 % und 3,92 % (im Vorjahr: 3,45 % und 3,92 %).

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

### Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Soweit Zahlungen zum Anschaffungszeitpunkt geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Soweit möglich, werden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB gebildet, das heißt, Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen von in Bewertungseinheiten designierten Derivaten werden nicht berücksichtigt („Einfrierungsmethode“). Derivative Finanzinstrumente, für die keine Bewertungseinheiten mit einem Grundgeschäft gebildet werden können oder keine Grundgeschäfte bestehen, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Gewinne aus positiven Marktwerten werden nicht realisiert.

Die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken erfolgt unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode. Für die gebildeten Bewertungseinheiten wird die prospektive Effektivität anhand der Critical Terms der jeweiligen Geschäfte sichergestellt. Als Critical Terms sind definiert:

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

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

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

### **Rechnungsabgrenzungsposten**

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ausgaben vor dem Stichtag, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen. Als passive Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Erlös für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

### **Latente Steuern**

Latente Steuern werden auf die Unterschiede zwischen den Bilanzansätzen der Handelsbilanz und der Steuerbilanz angesetzt, sofern sich diese in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich mit steuerlicher Wirkung umkehren. Darüber hinaus werden aktive latente Steuern auf die bestehenden körperschaft- und gewerbsteuerlichen Verlustvorträge gebildet, soweit innerhalb der nächsten fünf Jahre eine Verlustverrechnung zu erwarten ist. Aktive und passive latente Steuern gemäß § 274 Absatz 1 HGB werden für die steuerliche Organschaft auf Ebene der Gesellschaft als Organträgerin unsaldiert ausgewiesen. Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt unter Verwendung eines kombinierten Ertragsteuersatzes von unverändert rund 31 %.

### **Sonstige Steuern**

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

### **Sonstiges**

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „Geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2021 angewendet. Grundsätzlich ist § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG anwendbar. Mangels Aufwendungen und Erträgen wurde kein separater Tätigkeitsabschluss aufgestellt. Die erforderliche Kontentrennung wurde grundsätzlich durch Schaffung von Profit Centern umgesetzt.

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

### **Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**

Das Ergebnis der Fraport AG war im laufenden Geschäftsjahr durch folgende einzelne Geschäftsvorfälle mit außergewöhnlicher Bedeutung beeinflusst:

Ausgleichszahlung für entstandene ungedeckte Vorhaltekosten des ersten Lockdowns 2020 (+ 159,8 Mio €), siehe Tz. 7

Abschluss Vergleichsvereinbarung zwischen der Bundespolizei und der Fraport AG zur Beseitigung der Streitigkeiten bezüglich der Höhe der Vergütung für die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen (+ 37,3 Mio € zuzüglich Zinsen + 15,1 Mio €), siehe Tz. 5, 7 und 14.

Kurzarbeitergeld durch die Bundesagentur für Arbeit (inklusive gestellter Anträge; + 40,6 Mio €), siehe Tz. 9

Ausübung des Wahlrechts zum Ansatz aktiver latenter Steuern auf die bestehenden körperschaft- und gewerbsteuerlichen Verlustvorträge, soweit innerhalb der nächsten fünf Jahre eine Verlustverrechnung zu erwarten ist (+ 204,6 Mio €), siehe Tz. 17

## 5 Umsatzerlöse

### Umsatzerlöse

in Mio €	2021	2020
Flughafentgelte	361,7	288,6
Bodenverkehrsdienstleistungen	219,8	176,9
Infrastrukturentgelte	141,5	119,5
Sicherheitsdienstleistungen	93,4	62,0
Umsatzerlöse Real Estate	186,7	181,1
Umsatzerlöse Retail	75,4	80,2
Parkierung	54,6	47,2
Sonstige Umsatzerlöse	115,9	107,8
<b>Gesamt</b>	<b>1.249,0</b>	<b>1.063,3</b>

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

Die Sicherheitsleistungen enthalten mit 30,5 Mio € Erlöse aus der Auflösung von Wertberichtigungen (28,2 Mio €) und Rückstellungen (2,3 Mio €) im Zusammenhang mit der Beilegung eines Rechtsstreits mit der Bundespolizei, welche in Vorjahren umsatzmindernd erfasst wurden. Bei dem Rechtsstreit ging es um die Verrechnung der durch Fraport- und FraSec-Personal geleisteten Arbeitsstunden an den Kontrollstellen für Fluggäste und Handgepäck. Beide Seiten stimmten im Rahmen des nun geschlossenen Vertrages einem gerichtlichen Vergleichsvorschlag zu (siehe auch Tz. 7 und 14). Insgesamt betrug der periodenfremde Anteil an den Umsatzerlösen 39,2 Mio €.

## 6 Andere aktivierte Eigenleistungen

### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2021	2020
Andere aktivierte Eigenleistungen	28,2	28,3

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

## 7 Sonstige betriebliche Erträge

### Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2021	2020
Ausgleichszahlung für entstandene ungedeckte Vorhaltekosten des ersten Lockdowns 2020	159,8	0,0
Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten	6,8	0,0
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	6,6	3,2
Erträge aus Schadensersatzleistungen	5,4	1,5
Auflösungen von Rückstellungen	5,3	11,5
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,5	1,1
Erträge aus der Währungsumrechnung	0,8	0,6
davon realisiert	(0,1)	(0,3)
Tilgung wertberechtigter Gesellschafterdarlehen	0,0	7,0
Sonstige	8,8	8,5
<b>Gesamt</b>	<b>194,0</b>	<b>33,4</b>

Die Auflösungen von Rückstellungen betrafen wie im Vorjahr insbesondere den Personalbereich.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 185,3 Mio € (im Vorjahr: 24,0 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Ausgleichszahlung für entstandene ungedeckte Vorhaltekosten des ersten Lockdowns 2020 in Höhe von 159,8 Mio €. Weitere periodenfremde Erträge betrafen Erträgen aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Zusammenhang mit der Beilegung eines Rechtsstreits mit der Bundespolizei, Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen, Erträge aus Schadensersatzleistungen sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

## 8 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2021	2020
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-41,9	-36,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-471,5	-503,5
Instandhaltung	-62,4	-66,6
Versorgungsleistungen	-71,9	-69,4
Sonstige Fremdleistungen	-337,2	-367,5
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	-61,8	-90,7
(davon Fremdpersonal)	-90,3	-81,8
(davon Leistungen Gemeinschaftsbetrieb)	-78,4	-65,2
<b>Gesamt</b>	<b>-513,4</b>	<b>-539,6</b>

Seit Juli 2017 bilden die FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH (vormals: FraGround Fraport Ground Services GmbH), die Fraport AG und die FRA Vorfeldkontrolle GmbH einen Gemeinschaftsbetrieb. Im Gemeinschaftsbetrieb werden Dienstleistungen im Luftverkehr erbracht, insbesondere im Rahmen der Bodenverkehrsdienste. Die Leistungen werden als Leistungen Gemeinschaftsbetrieb ausgewiesen.

## 9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2021	2020
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-407,0	-730,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-102,6	-116,9
(davon für Altersversorgung)	-23,5	-36,2
<b>Gesamt</b>	<b>-509,6</b>	<b>-847,5</b>

Als Reaktion auf die aktuellen weltweiten Entwicklungen im Rahmen der Coronavirus-Pandemie wurde Ende März 2020 für einen Großteil der Beschäftigten der Fraport AG Kurzarbeit eingeführt. Die durch die Agentur für Arbeit zu erstattenden Beträge betragen im laufenden Geschäftsjahr 40,6 Mio € (im Vorjahr: 69,7 Mio €) und wurden in entsprechender Höhe personalaufwandsmindernd berücksichtigt.

Der Personalaufwand im Vorjahr beinhaltete Rückstellungen in Höhe von 295 Mio € für das Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“. Ziel des Programms war eine deutliche und nachhaltige Kostenreduktion sowie die strategische Ausrichtung des Unternehmens auf das veränderte Marktumfeld. Im Fokus standen unter anderem personalwirtschaftliche Maßnahmen mit dem Ziel, den Personalbestand in Frankfurt zu reduzieren. Zu diesem Zweck wurde unter anderem ein umfangreiches Angebotspaket für Beschäftigte der Fraport AG gestartet, die das Unternehmen verlassen oder früher in den Ruhestand gehen möchten. Hierfür wurden die Optionen Ausstieg mit Abfindung, Altersteilzeit, vorgezogener abschlagsfreier Renteneintritt bzw. Rentenkürzungsausgleich angeboten.



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

	2021	2020
Stammbeschäftigte	7.837	9.192
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	56	152
<b>Gesamt</b>	<b>7.893</b>	<b>9.344</b>

## 10 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

### Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2021	2020
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-10,9	-13,1
Abschreibungen auf Sachanlagen	-304,4	-318,8
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-170,3	-180,3
Technische Anlagen und Maschinen	-104,5	-108,4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-29,6	-30,1
<b>Gesamt</b>	<b>-315,3</b>	<b>-331,9</b>

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

## 11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2021	2020
Versicherungen	-20,2	-18,5
Mieten und Leasingaufwendungen	-17,8	-17,6
Aufwand für Betriebsrestaurants	-13,4	-15,6
Sonstige Steuern	-7,8	-5,6
Werbekosten	-6,8	-7,8
Umweltschutz	-6,6	-0,8
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-6,4	-6,4
Ertragszuschuss an Personengesellschaft	-6,3	-2,5
Schadensersatzleistungen	-2,6	-2,1
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-1,6	-2,5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-1,0	-4,1
Wertberichtigung auf Forderungen	-0,3	-2,0
Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen	-0,1	-11,4
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-1,6
(davon realisiert)	0,0	-0,3
Übrige	-21,2	-30,3
<b>Gesamt</b>	<b>-112,1</b>	<b>-129,1</b>

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

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 4,2 Mio € (im Vorjahr: 15,9 Mio €) und ergab sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus Steuernachzahlungen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen.

Die Fraport AG macht hinsichtlich der Angaben des Honorars des Abschlussprüfers von der Erleichterung gemäß § 285 Nr. 17 HGB Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzern-Anhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2021. Wesentliche durch

den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen insbesondere die gutachterliche Stellungnahme zur entgeltrelevanten Kostenbasis sowie die Erteilung eines Comfort Letters im Rahmen der Anleiheemission.

## 12 Erträge aus Beteiligungen

### Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2021	2020
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	17,1	4,8
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S.	6,5	13,4
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	2,8	0,5
Fraport Asia Ltd.	2,7	0,0
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi	1,6	19,8
Medical Airport Service GmbH	1,3	0,7
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	0,2	1,2
Fraport Malta Ltd.	0,0	18,0
Übrige	0,0	1,8
<b>Gesamt</b>	<b>32,2</b>	<b>60,2</b>
(davon aus verbundenen Unternehmen)	24,1	43,7

## 13 Aufwendungen aus Verlustübernahmen/Erträge aus Gewinnabführungen

### Aufwendungen aus Verlustübernahmen/Erträge aus Gewinnabführungen

in Mio €	2021	2020
FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH (vormals: FraGround Fraport Ground Services GmbH)	-20,0	-21,7
FraSec Fraport Security Services GmbH	-16,4	0,0
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	3,1	3,6
Fraport Casa GmbH	1,4	1,2
AirIT Services GmbH	0,8	0,0
Fraport Passenger Services GmbH	0,0	-1,1
Sonstige	0,9	1,2
<b>Gesamt</b>	<b>-30,2</b>	<b>-16,8</b>

Die Fraport AG hat mit ihren 100%igen Tochtergesellschaften AirIT Services GmbH mit Sitz in Lautzenhausen, Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Airport Cater Service GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, FRA - Vorfeldkontrolle GmbH mit Sitz in Kelsterbach, Fraport Ausbau Süd GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Fraport Brasil Holding GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Fraport Casa GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Fraport Passenger Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main (vormals: FraGround Fraport Ground Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main), FraSec Fraport Security Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main (ab dem Geschäftsjahr 2021) sowie mit ihren (indirekt über die Tochtergesellschaft Fraport Beteiligungs-Holding GmbH gehaltenen) Enkelgesellschaften Flughafen-Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach und Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge abgeschlossen. Die Gewinne und Verluste der Organgesellschaften wurden an die Fraport AG abgeführt beziehungsweise von dieser übernommen.

## 14 Zinsergebnis

### Zinsergebnis

in Mio €	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	16,5	4,1
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,0	0,0
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-111,9	-74,9
davon an verbundene Unternehmen	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-95,4</b>	<b>-70,8</b>

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge enthielten mit 15,1 Mio € Erträge im Zusammenhang mit der Beilegung eines Rechtsstreits mit der Bundespolizei (siehe auch Tz. 5).

Weiterhin sind in dem Posten Erträge im Zusammenhang mit der Aufzinsung der zum Barwert aktivierten aufschiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung der Maßnahmenprogramme zu passivem Schallschutz und Wirbelschleppen in Höhe von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €) enthalten (siehe auch Tz. 22).

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitinsen) in Höhe von 22,3 Mio € (im Vorjahr: 17,4 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

#### Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen

in Mio €	2021	2020
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-85,2	-54,2
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-7,4	-8,2
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-9,9	-2,0
Übrige	-9,4	-10,5
<b>Gesamt</b>	<b>-111,9</b>	<b>-74,9</b>

### 15 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

#### Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2021	2020
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-3,2	0,0
Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,4	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-3,6</b>	<b>0,0</b>

### 16 Sonstiges Finanzergebnis

#### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2021	2020
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	30,0	26,4
davon aus verbundenen Unternehmen	25,3	23,8
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	1,9	3,3
<b>Gesamt</b>	<b>31,9</b>	<b>29,7</b>

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

Im Geschäftsjahr 2021 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 1,9 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 3,3 Mio €). Die Buchgewinne haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung ergeben. Die Gewinne vermindern die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 4,5 Mio € im Geschäftsjahr. Die Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 39).

## 17 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

### Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2021	2020
Latente Ertragsteuern	135,7	150,4
Laufende Ertragsteuern	-14,9	-20,7
<b>Gesamt</b>	<b>120,8</b>	<b>129,7</b>

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Erträge aus der Zunahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 142,7 Mio € (im Vorjahr: 147,6 Mio €) sowie Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen von 7,0 Mio € erfasst (im Vorjahr: Erträge aus der Abnahme passiver Steuerlatenzen von 2,8 Mio €). Diese betrafen im Wesentlichen den Ansatz der latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge sowie temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens und der Rückstellungen. Der Anstieg der passiven Steuerlatenzen beruht im Wesentlichen auf Veränderungen bei immateriellen Vermögensgegenständen und des Sachanlagevermögens.

In den laufenden Ertragsteuern sind mit 14,3 Mio € erwartete Steueraufwendungen aus Vorjahren (im Vorjahr: 19,9 Mio €) erfasst.

## 18 Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss/-fehlbetrag

### Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss/-fehlbetrag

in Mio €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss/-fehlbetrag	76,5	-591,1
Einstellung in andere/Entnahme aus anderen Gewinnrücklagen	-38,2	591,1
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>38,3</b>	<b>0,0</b>

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 38,3 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 19 Anlagevermögen

#### Anlagenspiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2021)

in Mio €	Bruttowerte					
	Stand am 1.1.2021	Zugänge	davon Zinsen	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2021
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
Selbst geschaffene Rechte, ähnliche Rechte und Werte	30,1	0,0	0,0	-8,2	0,7	22,6
Entgeltlich erworbene Software, Nutzungs- und ähnliche Rechte	131,2	3,3	0,0	-5,2	1,5	130,8
	<b>161,3</b>	<b>3,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-13,4</b>	<b>2,2</b>	<b>153,4</b>
<b>Sachanlagen</b>						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.129,1	40,4	0,0	-15,8	128,6	6.282,3
Technische Anlagen und Maschinen	3.095,6	41,1	0,0	-47,9	120,3	3.209,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	451,1	16,9	0,0	-26,1	4,7	446,6
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.109,1	723,8	22,3	-2,4	-255,8	2.574,7
	<b>11.784,9</b>	<b>822,2</b>	<b>22,3</b>	<b>-92,2</b>	<b>-2,2</b>	<b>12.512,7</b>
<b>Finanzanlagen</b>						
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.881,0	2,7	0,0	-9,9	0,0	1.873,8
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	406,7	24,8	0,0	0,0	0,0	431,5
Beteiligungen	84,6	0,0	0,0	0,0	0,0	84,6
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	3,2
Wertpapiere des Anlagevermögens	266,7	652,1	0,0	-142,0	0,0	776,8
Sonstige Ausleihungen	21,8	55,1	0,0	-21,6	0,0	55,3
	<b>2.660,8</b>	<b>737,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-173,5</b>	<b>0,0</b>	<b>3.225,2</b>
<b>Gesamt</b>	<b>14.607,0</b>	<b>1.563,4</b>	<b>22,3</b>	<b>-279,1</b>	<b>0,0</b>	<b>15.891,3</b>

	Bruttowerte					Abschreibungen		Nettowerte	
	Stand am 1.1.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020	
	18,5	4,0	-8,2	0,0	0,0	14,3	8,3	11,6	
	102,0	6,9	-5,2	0,0	0,0	103,7	27,1	29,2	
	<b>120,5</b>	<b>10,9</b>	<b>-13,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>118,0</b>	<b>35,4</b>	<b>40,8</b>	
	3.475,3	170,3	-12,7	0,0	0,0	3.632,9	2.649,4	2.653,8	
	1.891,7	104,5	-47,2	0,0	0,0	1.949,0	1.260,1	1.203,9	
	282,3	29,6	-26,0	0,0	0,0	285,9	160,7	168,8	
	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	2.573,6	2.108,0	
	<b>5.650,4</b>	<b>304,4</b>	<b>-85,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>5.868,9</b>	<b>6.643,8</b>	<b>6.134,5</b>	
	158,1	0,0	0,0	0,0	0,0	158,1	1.715,7	1.722,9	
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	431,5	406,7	
	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	82,4	82,4	
	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	
	0,9	0,0	0,0	0,0	3,3	4,2	772,6	265,8	
	1,7	0,0	-1,6	0,0	0,0	0,1	55,2	20,1	
	<b>162,9</b>	<b>3,2</b>	<b>-1,6</b>	<b>0,0</b>	<b>3,3</b>	<b>167,8</b>	<b>3.057,4</b>	<b>2.497,9</b>	
	<b>5.933,8</b>	<b>318,5</b>	<b>-100,9</b>	<b>0,0</b>	<b>3,3</b>	<b>6.154,7</b>	<b>9.736,6</b>	<b>8.673,2</b>	

### **Immaterielle Vermögensgegenstände**

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

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

### **Sachanlagen**

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 822,2 Mio €. Schwerpunkte bildeten Baumaßnahmen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 6,6 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 1,0 Mio € realisiert (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 304,4 Mio € betrafen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

### **Finanzanlagen**

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betrafen mit 2,2 Mio € die Kapitalerhöhung bei der Fraport Immobilienservice und –entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main sowie mit 0,5 Mio € Kapitaleinlage bei der Fraport Antalya Havalimanı İşletme ve Yatırım A.Ş., Antalya.

Die Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen resultierten aus Kapitalherabsetzungen von 8 Mio. € bei der FraSec Fraport Security Service GmbH, Frankfurt am Main sowie 1,9 Mio. € bei der Fraport Immobilienservice und –entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main.

Die Zugänge zu den Ausleihungen an verbundene Unternehmen betrafen ausgereichte Gesellschafterdarlehen an die Fraport Regional Airports of Greece B S.A. in Höhe von 15,2 Mio € sowie an die Fraport Regional Airports of Greece A S.A. in Höhe von 9,6 Mio €.

Bei den Zugängen an Ausleihungen an Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht handelt es sich um ein Gesellschafterdarlehen an die ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main.

Bei den Zugängen zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 652,1 Mio € handelt es sich um Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalteten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG sowie zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2021 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 1,3 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 59,9 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (62,8 Mio €) und in gleicher Höhe mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 29).

Die verrechneten Wertpapiere beinhalteten Anteile an einem Fonds mit einem Depotbestand von mehr als 10 % am Gesamtfondsvermögen (Anlageziel: mittel- bis langfristiges Kapitalwachstum). Beschränkungen in der Möglichkeit der täglichen Rückgabe liegen nicht vor. Zum Bilanzstichtag betrug der beizulegende Zeitwert 14,2 Mio €. Die für das Geschäftsjahr erfolgte Ausschüttung betrug 0,1 Mio €.

Die Zugänge bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 55,1 Mio. € betrafen Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

Bei den Abgängen bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 21,6 Mio. € handelte es sich im Wesentlichen um Verkäufe von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

## 20 Vorräte

### Vorräte

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	13,8	12,7

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

## 21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	100,9	118,3

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 99,8 Mio € hatten eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr und mit 1,1 Mio € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Im Vorjahr hatten sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

## 22 Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

### Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2021	Restlaufzeit			31.12.2020	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	59,7	59,7	0,0	0,0	56,0	56,0	0,0	0,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12,7	12,7	0,0	0,0	7,9	7,9	0,0	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	124,7	56,0	41,2	27,5	132,5	61,9	45,8	24,8
davon Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen	(75,7)	(7,0)	(41,2)	(27,5)	(86,1)	(15,5)	(45,8)	(24,8)
davon Zinsforderungen	(2,9)	(2,9)	(0,0)	(0,0)	(3,0)	(3,0)	(0,0)	(0,0)
<b>Gesamt</b>	<b>197,1</b>	<b>128,4</b>	<b>41,2</b>	<b>27,5</b>	<b>196,4</b>	<b>125,8</b>	<b>45,8</b>	<b>24,8</b>

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultierten im Wesentlichen mit 27,8 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 24,9 Mio €), mit 23,3 Mio € aus Gewinnansprüchen (im Vorjahr: 11,6 Mio €) sowie mit 8,6 Mio € aus kurzfristigen Darlehen (im Vorjahr: 19,5 Mio €). Es erfolgte keine Verrechnung mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultierten im Wesentlichen mit 12,7 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 7,9 Mio € aus dem Leistungsverkehr). Es erfolgte keine Verrechnung mit den Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr.

Bei dem sonstigen Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ handelt es sich um eine aufschiebend bedingte Forderung. Diese ergab sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutzentgelten resultierenden Refinanzierung von passiven Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Im Geschäftsjahr wurden Schallschutzentgelte von 6,1 Mio € (im Vorjahr: 4,5 Mio €) vereinnahmt. Die Aufzinsung der Forderung betrug 0,2 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €). Die korrespondierende Rückstellung ist unter Tz. 29 erläutert.

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



## 23 Wertpapiere

### Wertpapiere

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonstige Wertpapiere	75,1	60,1

Im Geschäftsjahr wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 405,4 Mio € erworben. Weiterhin sind kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 390,0 Mio € planmäßig abgegangen.

## 24 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

### Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Kurzfristige Tages- und Termingelder	2.148,7	1.363,0
Sonstige	3,5	7,8
<b>Gesamt</b>	<b>2.152,2</b>	<b>1.370,8</b>

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

Die sonstigen Guthaben betrafen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

## 25 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

### Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Baukostenzuschüsse	25,3	25,3
Sonstige	14,6	13,7
<b>Gesamt</b>	<b>39,9</b>	<b>39,0</b>

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

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalteten Disagien in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr: 6,1 Mio €) (siehe auch Tz. 30).

## 26 Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 340,0 Mio € (im Vorjahr: 197,3 Mio €) resultieren im Wesentlichen aus temporären Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen des Sachanlagevermögens und der Rückstellungen sowie aus steuerlichen Verlustvorträgen, soweit innerhalb der nächsten fünf Jahre eine Verlustverrechnung zu erwarten ist. Im Vorjahr wurden Steuerlatenzen auf Verlustvorträge in Höhe von 109,7 Mio € nicht gebildet, da anhand der steuerlichen Planungsrechnung nicht von einer Realisierbarkeit für diesen Anteil der Verlustvorträge in den kommenden fünf Geschäftsjahren ausgegangen wurde. Die verbesserte Planungsrechnung führt dazu, dass in diesem Geschäftsjahr Steuerlatenzen auf die gesamten Verlustvorträge gebildet werden konnten. Der Ermittlung der Steuerlatenzen lag ein Ertragsteuersatz von rund 31 % zugrunde.

## 27 Eigenkapital

### Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2021	923,9	606,3	36,5	1.321,2	0,0	2.887,9
Jahresüberschuss					76,5	76,5
Einstellung in andere Gewinnrücklagen				38,2	-38,2	0,0
Stand 31.12.2021	923,9	606,3	36,5	1.359,4	38,3	2.964,4

#### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital setzt sich, nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 92.391.339 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen.

Die in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworbenen eigenen Anteile wurden offen vom gezeichneten Kapital abgesetzt.

#### Genehmigtes Kapital

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben. Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2021 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von unverändert 3,5 Mio €.

Auf der Hauptversammlung am 1. Juni 2021 wurde ein neues genehmigtes Kapital („Genehmigtes Kapital II“) von 458,8 Mio € beschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 458,8 Mio € durch Ausgabe von bis zu 45.884.352 neuen, auf den Inhaber lautende Stückaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen. Bei der Ausnutzung des Genehmigten Kapitals II haben die Aktionäre ein Bezugsrecht, welches vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden kann, soweit dies zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist. Die neuen Aktien können von Finanzinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe am Gewinn teil, sofern nicht der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschließt, dass sie vom Beginn eines bereits abgelaufenen Geschäftsjahres am Gewinn teilnehmen, für welches noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst wurde.

#### Bedingtes Kapital

Die Hauptversammlung hat am 1. Juni 2021 zudem beschlossen, das Grundkapital um bis zu 120,2 Mio € zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das Bedingte Kapital dient der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel und/oder Optionsschuldverschreibungen, die bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden. Die neuen Aktien, die zu dem nach dem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis ausgegeben werden, nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten entstehen (Entstehungs-Geschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres an am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat.

## Gewinnrücklagen

Im Vorjahr wurde zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages von 591,1 Mio € ein entsprechender Betrag aus den anderen Gewinnrücklagen entnommen. Somit ergab sich ein Bilanzgewinn von 0,00 €. Vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2021 in Höhe von 76,5 Mio € wurden 38,2 Mio € in die Gewinnrücklagen eingestellt.

## Bilanzgewinn

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 38,3 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

## Ausschüttungssperre

Der gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB ausschüttungsgesperrte Betrag, der sich aus dem Unterschied zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz und dem 7-Jahres-Durchschnittszinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 3,1 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €).

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 350,8 Mio € (im Vorjahr: 217,1 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- > 336,5 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern (im Vorjahr: 201,4 Mio €)
- > 6,9 Mio € aus der Aktivierung von selbst geschaffenen Rechten, ähnlichen Rechten und Werten (im Vorjahr: 9,3 Mio €)
- > 7,4 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert (im Vorjahr: 6,4 Mio €)

Die Ausschüttungssperre in Höhe von insgesamt 353,9 Mio € (im Vorjahr: 221,3 Mio €) griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

## 28 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

### Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

In Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	7,3	6,1

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

## 29 Rückstellungen

### Rückstellungen

In Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen für Pensionen	29,9	30,0
Steuerrückstellungen	94,0	76,8
Sonstige Rückstellungen	360,3	584,5
<b>Gesamt</b>	<b>484,2</b>	<b>691,3</b>

### Rückstellungen für Pensionen

In Mio €	1.1.2021	Verbrauch	Zuführung / Auflösung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2021
Pensionsverpflichtungen	10,4	-1,5	1,6	2,4	10,5
Sonstige Pensionszusagen	19,6	-1,9	1,7	1,2	19,4
<b>Gesamt</b>	<b>30,0</b>	<b>-3,4</b>	<b>3,3</b>	<b>3,6</b>	<b>29,9</b>

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

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2021 einen Anspruch auf Ruhegehalt in Höhe von 74,0 % und Herr Prof. Dr. Zieschang von 58,0 % der jeweils fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalls ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt wird. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatz gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalls wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nicht selbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. bzw. 65. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

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

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Karenzentschädigung in Höhe von jährlich 50 % der von dem Vorstandsmitglied zuletzt bezogenen vertragsmäßigen Leistungen gewährt (analog § 74 Abs. 2 HGB); die Performance-abhängigen Vergütungsbestandteile sind bei der Berechnung der Entschädigung nach dem Durchschnitt der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre in Ansatz zu bringen. Sofern das aktuelle Vergütungssystem bei Beendigung des Vertrags noch keine drei Geschäftsjahre bestanden hat, wird die durchschnittliche Performance-Vergütung auf der Grundlage der Dauer des Vertrags nach dem aktuellen Vergütungssystem ermittelt (analog § 74b Abs. 2 HGB). Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % der zuletzt bezogenen Jahresbruttogrundvergütung übersteigt. Zahlungen aus Anlass einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit werden auf die Karenzentschädigung angerechnet.

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

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

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen.

Zur Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für aktive und inaktive Vorstände besteht eine Rückdeckungsversicherung. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2021 16,0 Mio € (im Vorjahr: 17,1 Mio €). Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 23,5 Mio € (im Vorjahr: 23,6 Mio €). Der Betrag wurde, wie auch im Vorjahr, vollständig mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Pensionsverpflichtungen der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren in Höhe von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4).

Erträge aus der Versicherung und den Wertpapieren in Höhe von 1,0 Mio € wurden mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 1,1 Mio €).

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts (im Vorjahr: 7,0 %); hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,3 % (im Vorjahr: 6,1 %), die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 1,7 % (im Vorjahr: 0,9 %). Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 349,5 Mio €. Bei den über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

### **Steuerrückstellungen**

Steuerrückstellungen in Höhe von 94,0 Mio € (im Vorjahr: 76,8 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

## Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2021	Verbrauch	Auflösung	Zuführung/ Verrechnung Planvermögen	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2021
Personal	380,7	-268,6	-5,0	60,4	2,0	167,5
davon Relaunch 50	280,9	-220,8	0,0	-0,6	0,0	59,5
Passiver Schallschutz	38,4	-3,0	-4,5	0,1	0,1	31,0
Umweltschutz	28,7	-1,5	0,0	7,6	0,9	34,8
Wirbelschleppen	18,8	-3,0	0,0	0,4	0,4	16,2
Ökologischer Ausgleich	14,0	-0,5	-0,9	0,3	0,3	12,9
Derivative Finanzinstrumente	6,4	0,0	-1,9	0,0	0,0	4,5
Übrige	97,5	-38,1	-9,6	43,6	0,1	93,4
<b>Gesamt</b>	<b>584,5</b>	<b>-314,7</b>	<b>-21,9</b>	<b>112,4</b>	<b>3,8</b>	<b>360,3</b>

Die personalbezogenen Rückstellungen betrafen über die Rückstellung „Relaunch50“ hinaus zu einem großen Teil getroffene Regelungen der Altersteilzeit, variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG, sowie Ansprüche aus Zeitguthaben.

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle der Mitarbeiter der Fraport AG und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 66,3 Mio € (im Vorjahr: 66,5 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 19).

In Höhe von 1,2 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,4 Mio €).

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

Umweltschutzrückstellungen wurden insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände, für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens sowie Asbestschäden in Gebäuden gebildet.

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 4,5 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 6,4 Mio €; siehe auch Tz. 39).

In 2009 wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen, woraus sich für die Fraport AG die Verpflichtung ergab, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Für diese langfristigen Verpflichtungen wurden Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert. Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen im Anlagevermögen aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinst.

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

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

## 30 Anleihen

### Anleihen

In Mio €	31.12.2021	Restlaufzeit			31.12.2020	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	2.100,0	0,0	650,0	1.450,0	950,0	0,0	300,0	650,0

Die Fraport AG hat am 25. März 2021 eine Unternehmensanleihe mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 1,15 Mrd € ausgegeben. Die Emission erfolgte in zwei Tranchen: Die erste, siebenjährige Tranche umfasst ein Volumen von 800 Mio €. Die zweite Tranche beläuft sich auf 350 Mio € und wurde als Aufstockung der bereits im Vorjahr emittierten Anleihe von 300 Mio € (Ausgabekurs 99,249 %) mit einer Laufzeit bis Juli 2024 ausgegeben. Die Rendite für die neue siebenjährige Anleihe wurde mit 1,925 % p. a. festgesetzt, mit einem Kupon von 1,875 % p. a. (Ausgabekurs 98,775 %) Die Rendite der aufgestockten Anleihe beträgt 1,034 % p. a., der Kupon liegt unverändert bei 1,625 % p. a. (Ausgabekurs 100,991 %).

Weiterhin wurde im Vorjahr eine Anleihe in Höhe von 500 Mio € mit einem Kupon von 2,125 % p. a. ausgegeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,05 %

Ferner wurde im Geschäftsjahr 2009 eine Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung in Höhe von 150 Mio € ausgegeben. Diese Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,875 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von 20 Jahren. Der Ausgabekurs betrug 98,566 %.

## 31 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

### Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2021	Restlaufzeit			31.12.2020	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.416,0	506,7	3.337,5	2.571,8	5.472,4	779,9	1.942,0	2.750,5

Im Geschäftsjahr 2021 wurden zur langfristigen Sicherung der Liquidität umfangreiche Finanzierungsmaßnahmen vorgenommen. Neben der planmäßigen Tilgung kurz- mittel- und langfristiger Darlehen sowie verminderter Tages- und Termingelder in Höhe von 682,1 Mio € wurden weitere langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.608,0 Mio € aufgenommen.

## 32 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

In Mio €	31.12.2021	Restlaufzeit			31.12.2020	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	163,9	122,2	39,0	2,6	200,0	157,8	37,0	5,2

### 33 Andere Verbindlichkeiten

#### Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2021	Restlaufzeit			31.12.2020	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,1	1,1	0,0	0,0	0,9	0,9	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	392,0	392,0	0,0	0,0	370,9	370,9	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	22,5	22,5	0,0	0,0	8,9	8,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	58,4	49,2	8,5	0,7	45,1	37,2	7,8	0,1
davon aus Steuern	10,8	10,8	0,0	0,0	12,3	12,3	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>474,0</b>	<b>464,8</b>	<b>8,5</b>	<b>0,7</b>	<b>425,8</b>	<b>417,9</b>	<b>7,8</b>	<b>0,1</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten im Wesentlichen mit 242,8 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 210,7 Mio €) sowie mit 101,1 Mio € Finanzverbindlichkeiten (im Vorjahr: 106,9 Mio €). Darüber hinaus waren mit 48,1 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr enthalten (im Vorjahr: 53,3 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr wurde nicht vorgenommen.

Die „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten betrafen im Wesentlichen „Cash-Pool“-Guthaben der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH in Höhe von 168,7 Mio € (im Vorjahr: 168,7 Mio €). Die Finanzverbindlichkeiten resultierten aus der kurzfristigen Termingeldanlage von verbundenen Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalteten im Wesentlichen mit 14,6 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 4,4 Mio €), mit 5,1 Mio € Vorauszahlungen (im Vorjahr 0,0 Mio €) sowie mit 2,8 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 4,5 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr erfolgte nicht.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten mit 24,3 Mio € Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 10,2 Mio €) für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die in 2009, 2020 und 2021 platzierten Anleihen (siehe auch Tz. 30).

Sämtliche Verbindlichkeiten sind unbesichert.

### 34 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

#### Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Erschließungskostenbeiträge	14,4	15,1
Agio Anleihen	5,1	0,0
Mietvorauszahlungen	4,9	5,3
Sonstige	11,4	10,9
<b>Gesamt</b>	<b>35,8</b>	<b>31,3</b>

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

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erfüllungsbetrag und dem Ausgabebetrag der im laufenden Geschäftsjahr mit einem Agio ausgegebenen Anleihe wurde unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen, siehe Tz. 30.

### 35 Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 10,0 Mio € (im Vorjahr: 3,0 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betrafen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens. Der Anstieg im Geschäftsjahr beruht im Wesentlichen auf Veränderungen bei immateriellen Vermögensgegenständen und dem Sachanlagevermögen.



## Ergänzende Angaben

### 36 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

#### Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2021 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Bürgschaften	2,5	2,5
Gewährleistungsverträge	669,7	590,6
davon Vertragserfüllungsgarantien	569,7	523,7
davon Altersversorgung betreffend	13,6	13,6
Sonstige	15,1	15,7
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	8,0	8,0
<b>Gesamt</b>	<b>687,3</b>	<b>608,8</b>

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

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

Im Zusammenhang mit der Dienstleistungskonzession für 14 griechische Regionalflughäfen bestehen verschiedene Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 74,5 Mio € (im Vorjahr: 103,3 Mio €).

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 3.000 Mio INR bzw. 35,6 Mio € (im Vorjahr: 33,5 Mio €) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist, nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten Fraport und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Im Zusammenhang mit diesem Engagement bestehen Garantien in Höhe von 376,4 Mio € (im Vorjahr: 363,3 Mio €).

Im Dezember 2021 haben die Fraport AG und ihr Partnerunternehmen TAV Airports Holding in einem Bieterverfahren den Zuschlag für die neue Konzession zum Betrieb des türkischen Flughafens Antalya erhalten. Diese neue Konzession läuft von 2027 bis 2051. Im Zuge dieses Erwerbs mussten beide Anteilseigner mit Unterzeichnung des Konzessionsvertrags am 28.12.2021 gemäß ihrer Anteile im Konsortium eine Vertragserfüllungsgarantie stellen (Fraport-Anteil: 38,3 Mio €). Der Begünstigte der seitens Fraport AG gestellten Vertragserfüllungsgarantie ist unser Partnerunternehmen TAV Airports Holding.

Im Zusammenhang mit der bestehenden Konzession am Flughafen Antalya, Türkei an der die Fraport AG zu 50% beteiligt ist, wurde im Februar 2021 ein bestehendes Darlehen um 55 Mio € aufgestockt. Im Rahmen der Anpassung und Erhöhung dieser Finanzierung mit der türkischen Akbank wurden die Gesellschaftergarantien von bislang 75,0 Mio. € (37,5 Mio. € Fraport-Anteil) auf insgesamt 150,0 Mio. € (75,0 Mio. € Fraport-Anteil) erhöht. Weiterhin besteht im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 5,6 Mio € (im Vorjahr: 7,5 Mio €).

Des Weiteren besteht eine anteilige Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 11,6 Mio € (13,2 Mio US-\$), die im Rahmen des Betriebs am Flughafen Lima, Peru, abgeschlossen wurde. Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen der Tochtergesellschaft in Lima.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Bulgarien, eine anteilige Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 4,5 Mio € übernommen.

Im Rahmen von Management-Verträgen mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi-Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah hatte die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 9,7 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind zum 13. Juni 2014 ausgelaufen.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist weiterhin eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 4,6 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten unter anderen eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr: 7,7 Mio €).

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	150,3	157,4
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	14,4	14,6
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	39,9	41,4
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	96,0	101,4
Bestellobligo	1.454,7	1.739,4
davon Baumaßnahmen	1.233,4	1.587,4
davon Sonstiges	221,2	152,0
Übrige	152,7	373,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.757,7</b>	<b>2.270,7</b>
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	296,4	526,9
(davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen)	5,3	5,3
(davon gegenüber assoziierten Unternehmen)	12,9	13,2

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

Die übrigen sonstigen finanziellen Verpflichtungen in Höhe von 152,7 Mio € (im Vorjahr: 373,9 Mio €) enthalten im Wesentlichen Kapitaleinzahlungsverpflichtungen in Höhe von 66,1 Mio € im Zusammenhang mit den griechischen Gesellschaften sowie Kreditzusagen im Rahmen des konzerninternen Cash-Poolings.

## 37 Aktienbasierte Vergütung

### Long-Term Incentive Programm

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

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

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

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

Zum 1. Januar der Jahre 2017 bis 2019 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

### Performance Share Plan

Mit Wirkung vom 1. Januar 2020 wurde als langfristige Performance Vergütung für den Vorstand das bisherige Long-Term-Incentive-Programm (LTIP) in einen Performance Share Plan (PSP) mit einer unveränderten Performance-Periode von vier Jahren umgestaltet. Dabei wurde zunächst der dreijährige Long-Term Strategy Award in das bisherige LTIP überführt, um die Vergütung noch nachhaltiger und langfristiger aufzustellen.

Die langfristige Performance Vergütungskomponente besteht aus einem Performance Share Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode. Bei Planbeginn legt der Aufsichtsrat im Rahmen der Bestimmung der individuellen jährlichen Zielvergütung einen Zuteilungswert in Euro fest. Dieser Betrag wird durch den Fair Value (d. h. den finanzmathematisch ermittelten Zeitwert nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 2, Anteilsbasierte Vergütung) pro Performance Share dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der jeweils bedingt zugeteilten virtuellen Performance Shares ergibt.

Die Zielerreichung für den Performance Share Plan bemisst sich anhand von zwei Leistungskriterien, dem Gewinn pro Aktie (Earnings Per Share – EPS) und der relativen Aktienrendite (Total Shareholder Return – TSR) gegenüber den Unternehmen des MDAX.

- Das Kriterium Earnings Per Share (EPS) wird als internes, finanzielles Leistungsziel genutzt und mit einer Gewichtung von 70 % berücksichtigt. Das Leistungskriterium EPS setzt Anreize, profitabel und gewinnorientiert zu wirtschaften. Dies bildet die Grundlage für ein nachhaltiges und langfristiges Wachstum der Fraport AG, sichert die Finanzierungsfähigkeit notwendiger Investitionen und stellt somit die Erreichung wichtiger strategischer Ziele sicher. Langfristiges Wachstum hilft der Fraport AG damit auch bei der Realisierung des Ziels, sich als Europas bester Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe im Wettbewerb zu setzen. Bei der Ermittlung der Zielerreichung des EPS wird ein aus der strategischen Planung abgeleiteter Zielwert mit dem tatsächlich erreichten EPS-Wert verglichen. Dabei wird der Durchschnitt der während der Performance-Periode ermittelten jährlichen Ist-EPS Werte mit dem durchschnittlichen Plan-EPS verglichen. Entspricht der durchschnittliche Ist-EPS-Wert dem durchschnittlichen Plan-EPS (Zielwert), beträgt der Zielerreichungsgrad 100 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 50 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert mehr als 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 0 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % oder mehr oberhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 150 %. Zwischen den Punkten entwickelt sich der Zielerreichungsgrad linear.
- Als weiteres Leistungskriterium wird mit dem relativen Total Shareholder Return (TSR) ein externes, auf den Kapitalmarkt ausgerichtetes Leistungskriterium genutzt, welches mit 30 % gewichtet wird. Der relative TSR berücksichtigt die Entwicklung des Aktienkurses von Fraport zuzüglich fiktiv reinvestierter Brutto-Dividenden im Vergleich zu einer vordefinierten Vergleichsgruppe. Der relative TSR verknüpft die Interessen von Vorstand sowie Aktionären und integriert eine relative Erfolgsmessung in das Vorstandsvergütungssystem. Somit wird ein Anreiz zur langfristigen Outperformance der relevanten Vergleichsgruppe geschaffen. Die Fraport AG verfolgt das Ziel, eine attraktive Kapitalanlage für Aktionäre zu sein und incentiviert daher überdurchschnittlichen Erfolg am Kapitalmarkt. Die Zielerreichung für den relativen TSR basiert auf einem Vergleich mit dem MDAX. Der Aufsichtsrat erachtet den MDAX als eine angemessene Vergleichsgruppe, da die Fraport AG in diesem Index gelistet ist und der MDAX aus Unternehmen mit einer vergleichbaren Größe besteht. Für die Berechnung des TSR in der Performance-Periode der Aktie der Fraport AG sowie des MDAX wird für jedes Jahr der Performance-Periode jeweils das arithmetische Mittel der Schlusskurse über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Beginn eines Jahres der Performance-Periode sowie über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Ende eines Jahres der Performance-Periode ermittelt, durch die vier Jahre einer Performance-Periode gemittelt und in Relation gesetzt. Bei der Ermittlung des arithmetischen Mittels der Schlusskurse zum Ende der Performance-Periode werden zudem die fiktiv reinvestierten Brutto-Dividenden berücksichtigt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG der TSR-Performance der Vergleichsgruppe entspricht. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 %-Punkte unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 50 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG mehr als 25 % unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 0 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 %-Punkte oder mehr über der TSR Performance

des MDAX, beträgt die Zielerreichung 150 %. Zielerreichungen zwischen den festgelegten Zielerreichungspunkten werden linear berücksichtigt.

Für alle zwischen den Geschäftsjahren 2014 bis 2019 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-Tranche multipliziert mit dem „Relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ begrenzt. Der „Relevante Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ entspricht hierbei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahrs, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt.

Für alle ab dem Geschäftsjahr 2020 ausgelobten Performance Shares werden bei Planbeginn für die Dauer der vierjährigen Performance-Periode Leistungskriterien gesetzt. Die Leistungskriterien erlauben eine Zielerreichung in der Bandbreite von 0 % bis 150 %. Nach Ablauf der vierjährigen Performance-Periode wird die Zielerreichung der Leistungskriterien festgestellt und die finale Anzahl der virtuellen Performance Shares bestimmt. Die Auszahlungshöhe wird durch die Multiplikation der ermittelten finalen Anzahl an Performance Shares mit dem dann geltenden durchschnittlichen Kurs der Fraport AG-Aktie der letzten 3 Monate vor Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performanceperiode pro Aktie ausgezahlten Dividenden berechnet. Der auszuzahlende Wert der Performance Shares ist damit abhängig von der Zielerreichung der Leistungskriterien sowie dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Der maximale Auszahlungsbetrag ist für jede Tranche beim Vorstand auf 150 % und bei den Führungskräften auf 125 % des bei Planbeginn maßgeblichen Zuteilungswertes begrenzt.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden 106.360 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2021 wird eine Rückstellung für die noch laufenden LTIP Tranchen in Höhe von 5,2 Mio € und das PSP in Höhe von 1,6 Mio € ausgewiesen.

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 ein aufwandswirksamer Effekt von 5,8 Mio € (im Vorjahr Ertrag: 3,7 Mio €), welcher im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfallen 3,8 Mio € (im Vorjahr Ertrag: 1,9 Mio €) auf Vorstände und 2,0 Mio € (im Vorjahr Ertrag: 1,8 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2021 Vorstand	Fair Value 31.12.2021 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2020 Vorstand	Fair Value 31.12.2020 leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2018	61,61	59,54	10,92	10,92
Geschäftsjahr 2019	52,10	56,60	13,55	13,55
Geschäftsjahr 2020 <sup>1)</sup>	17,06	16,11	11,89	13,42
Geschäftsjahr 2021 <sup>2)</sup>	46,95	35,72	38,25	31,35

<sup>1)</sup> Fair Value für den Vorstand seit dem Geschäftsjahr 2020 i.R. des PSP berechnet

<sup>2)</sup> Fair Value für die leitenden Angestellten ab dem Geschäftsjahr 2021 erstmalig i.R. des PSP berechnet

Zum 1. Januar der Jahre 2018 und 2019 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums. Seit dem Geschäftsjahr 2020 ist die Gewichtung der einzelnen Tranchen sowohl für den Vorstand als auch den leitenden Mitarbeiter gleich.

Die Zielerreichungen für die jeweiligen Leistungskriterien der Tranchen ab dem Geschäftsjahr 2020 werden nach Planende (2023) im darauffolgenden Vergütungsbericht veröffentlicht.

### Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2021 wurden am 1. Januar 2021 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2024.

Die Höhe der Auszahlung je virtueller Aktie entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im Xetra-Handel an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen. Ab dem Geschäftsjahr 2021 entspricht die Höhe der Auszahlung aus dem PSP dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport Aktie im Xetra Handel an den letzten drei Kalendermonaten vor dem Ende der Performance-Periode zuzüglich während der Performance-Periode gezahlten Dividenden.

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

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

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2018 bis 2021 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

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

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

Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen Xetra-Schlusskursen für die Fraport AG und ab dem Geschäftsjahr 2020 auch für den MDAX.

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

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

Im Geschäftsjahr 2021 sind der Fraport AG keine Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2021 wie folgt dar:

Der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2021 52,02 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,71 %.

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

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2021): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, British Columbia Investment Management Corporation 3,05 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 36,49 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

### 39 Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzpositionen:

#### Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte <sup>1)</sup>		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon freistehend	30	30	-4,5	-6,4	-4,5	-6,4
<b>Gesamt</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>-4,5</b>	<b>-6,4</b>	<b>-4,5</b>	<b>-6,4</b>

<sup>1)</sup> Ohne Stückzinsen

Zum Abschlussstichtag bestand ein Zinsswap, der in Vorjahren abgeschlossen wurde. Es handelt es sich um ein freistehendes Derivat, für das kein passendes Grundgeschäft abgeschlossen wurde und insofern auch die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war. Für diesen Swap bestand zum Bilanzstichtag unter den sonstigen Rückstellungen eine Drohverlustrückstellung in Höhe des negativen Marktwerts von 4,5 Mio €.

Aus den abgeschlossenen Termingeschäften zur Deckung des Strombedarfs bestanden zum 31. Dezember 2020 keine Drohverlustrückstellungen.

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

### 40 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2021 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- > AirIT Services GmbH
- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Ausbau Süd GmbH
- > Fraport Brasil Holding GmbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FraSec Fraport Security Services GmbH
- > FraSec Services GmbH
- > FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2021 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch:

- > FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH (vormals: FraGround Fraport Ground Services GmbH)
- > FraSec Flughafensicherheit GmbH

## 41 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Vorbehaltlich aufschiebender Bedingungen wird die FraSec Fraport Security Services GmbH in einem ersten Schritt mit Wirkung zum 1. Januar 2022 26 % der Geschäftsanteile an der FraSec Luftsicherheit GmbH an die Dr. Sasse Gruppe übertragen. In einem zweiten Schritt erfolgt mit Wirkung zum 1. Januar 2023 die Übertragung von weiteren 25 % der Geschäftsanteile.

Aufgrund der zunehmenden Eskalation des militärischen Konflikts zwischen Russland und der Ukraine hat der Vorstand der Fraport AG am 14. März 2022 die Nachtragsberichterstattung erweitert. Am 24. Februar 2022 begann eine Invasion russischer Streitkräfte in die Ukraine. Als Reaktion auf diese Invasion wurden und werden weitreichende europäische und internationale Sanktionen gegen Russland, russische Unternehmen und russische Staatsbürger verhängt. Die Folgen des militärischen Konflikts und der bereits verhängten Sanktionsmaßnahmen sind für die Fraport AG zum derzeitigen Zeitpunkt nur schwer abzuschätzen. Sie hängen von der weiteren Entwicklung insbesondere der Sanktionsmaßnahmen und möglicher russischer Gegensanktionen ab. Es bestehen große Unsicherheiten hinsichtlich der Werthaltigkeit des Beteiligungsbuchwerts der Fraport Malta Ltd. im niedrigen dreistelligen Millionenbereich im Zusammenhang mit der Finanzierung der Betreibergesellschaft des Flughafens St. Petersburg. Dies kann sich spürbar negativ auf die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG auswirken.

Darüber hinaus haben nach dem Bilanzstichtag keine weiteren wesentlichen Ereignisse für die Fraport AG stattgefunden.

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

Am 16. Dezember 2021 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

## 43 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2021

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

Neben den Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.389,8 Tsd € (im Vorjahr: 1.310,7 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

#### Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €				2021	2020
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	734,6	1.855,7	939,2	2.590,3	1.662,2
Anke Giesen	533,8	1.371,6	707,1	1.905,4	1.216,5
Michael Müller	544,3	1.371,6	707,1	1.915,9	1.226,3
Dr. Pierre Dominique Prümm	536,4	729,1	429,1	1.265,5	931,2
Prof. Dr. Matthias Zieschang	587,4	1.469,1	707,1	2.056,5	1.284,4
<b>Summe</b>	<b>2.936,5</b>	<b>6.797,1</b>	<b>3.489,6</b>	<b>9.733,6</b>	<b>6.320,6</b>

Die erfolgsunabhängigen Komponenten beinhalten die Festvergütung sowie die Nebenleistung der jeweiligen Mitglieder des Vorstands. Auf die erfolgsabhängigen Komponenten entfallen die zugewendeten Tantiemen (Zuführung zur Tantiemerückstellung 2021), die zugewendete PSP-Tranche 2021 zum Auslobungszeitpunkt sowie die fällige LSA-Tranche 2019 zum Fair Value am Bilanzstichtag. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ sind die PSP-Tranche 2021 sowie die LSA-Tranche 2019 enthalten.

**Erfasster Aufwand (+) bzw. Ertrag (-) aus LSA und LTIP bzw. PSP für den Vorstand**

in Tsd €	2021			2020
	LSA	LTIP bzw. PSP	Gesamt	Gesamt
Dr. Stefan Schulte	65,2	1.061,9	1.127,1	-538,7
Anke Giesen	43,5	809,2	852,7	-417,9
Michael Müller	43,5	811,7	855,2	-413,2
Dr. Pierre Dominique Prümm	31,0	387,9	418,9	-120,4
Prof. Dr. Matthias Zieschang	43,5	769,7	813,2	-402,8
<b>Summe</b>	<b>226,7</b>	<b>3.840,4</b>	<b>4.067,1</b>	<b>-1893,0</b>

Der erfasste Aufwand aus LSA und LTIP (ab Tranche 2020: PSP) beinhaltet die periodengerechten Zuführungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten LSA- und LTIP-Tranchen (ab Tranche 2020: PSP).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2021 insgesamt mit 1.378,5 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.294,8 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.548 Tsd € (im Vorjahr: 1.699 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 14.712 Tsd € (im Vorjahr: 13.547 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 20.116 Tsd € (im Vorjahr: 21.308 Tsd €).

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

**Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2021**

Im Geschäftsjahr 2021 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 108,0 Tsd € (im Vorjahr: 84,0 Tsd €).

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

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von drei Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß Artikel 19 MAR in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR veröffentlicht.



## 44 Vorstand

**Mandate des Vorstands**

<b>Mitglieder des Vorstands</b>	<b>Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien</b>
Vorstandsvorsitzender <b>Dr. Stefan Schulte</b>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p> <p><b>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza</p>
Vorstand Retail & Real Estate <b>Anke Giesen</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; AXA Konzern AG &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p>
Vorstand Arbeitsdirektor <b>Michael Müller</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; Airport Cater Service GmbH &gt; Medical Airport Service GmbH &gt; Terminal for Kids gGmbH</p> <p><b>Mitglied des Verwaltungsausschusses:</b> &gt; Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden</p>
Vorstand Aviation & Infrastruktur <b>Dr. Pierre Dominique Prümm</b>	<p><b>Mitglied im Präsidium</b> &gt; Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände</p> <p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 31.10.2021)</p> <p><b>Board Director:</b> &gt; Société International de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL (seit 21.6.2021)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied des Vorstands:</b> &gt; Flughafen Forum und Region &gt; stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF)</p>
Vorstand Controlling & Finanzen <b>Prof. Dr. Matthias Zieschang</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> &gt; Frankfurter Sparkasse</p> <p><b>Vorsitzender des Börsenrats:</b> &gt; FWB Frankfurter Wertpapierbörse</p>

## 45 Aufsichtsrat

### Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats  <b>Staatsminister Michael Boddenberg</b>  Hessischer Minister der Finanzen</p> <p>(Bezüge 2021: 133.000 €; Bezüge 2020: 78.000 €)</p>	<p><b>Mitglied des Vorstands:</b>  &gt; Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach</p> <p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b>  &gt; Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach  &gt; Zentralgenossenschaft des europäischen Fleischerhandwerks (Zentrag eG)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; Messe Frankfurt GmbH</p> <p><b>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</b>  &gt; Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a.M. / Erfurt (2. stv. Vorsitzender des Verwaltungsrats)  &gt; "hessenstiftung - familie hat zukunft"  &gt; Hessische Kulturstiftung  &gt; Leibniz-Institut für Finanzmarktforschung SAFE (LIF-SAFE) e.V.  &gt; Stiftung „Europäische Akademie der Arbeit in der Universität Frankfurt am Main“  &gt; Stiftung Kloster Eberbach  &gt; Stiftung Sigmund-Freud-Institut  &gt; Stifterversammlung der Polytechnischen Gesellschaft e.V.  &gt; Rheingau Musik Festival  &gt; Institute for Law and Finance (seit 5.11.2021)</p>
<p>stellvertretende Vorsitzende  <b>Claudia Amier</b>  Betriebsratsvorsitzende (bis 9.6.2021)  Referentin der Betriebsrats-Geschäftsstelle, Frankfurt (seit 10.6.2021)  (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 83.500 €; 2020: 74.500 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; operational services GmbH &amp; Co. KG (bis 31.12.2021)</p> <p><b>Mitglied in der Vertreterversammlung:</b>  &gt; Raiffeisen-Volksbank Aschaffenburg (seit 1.3.2021)</p>
<p><b>Devrim Arslan</b>  Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH  (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 59.000 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b>  &gt; FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH</p>
<p><b>Uwe Becker</b>  Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)  Beauftragter der Hessischen Landesregierung für Jüdisches Leben und den Kampf gegen den Antisemitismus (bis 31.1.2022)  Staatssekretär für Europaangelegenheiten (seit 1.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 62.000 €; 2020: 65.000 €)</p>	<p><b>Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:</b>  &gt; Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (bis 31.8.2021)  &gt; Mainova AG  &gt; Messe Frankfurt GmbH (bis 8.9.2021)  &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (bis 31.8.2021)  &gt; Süwag Energie AG (bis 31.12.2021)</p> <p><b>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</b>  &gt; Hafen- und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)  &gt; Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)  &gt; Stadtentwässerung Frankfurt am Main (Stellvertretender Vorsitzender) (bis 8.9.2021)  &gt; Kita Frankfurt (bis 8.9.2021)  &gt; Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst (Stellvertretender Vorsitzender) (bis 8.9.2021)  &gt; Volkshochschule Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)  &gt; Dom Römer GmbH (Stellvertretender Vorsitzender) (bis 17.09.2021)  &gt; Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH (bis 8.9.2021)  &gt; Nassauische Sparkasse (bis 31.8.2021)  &gt; Mitglied im Vorstand des Zweckverbandes Nassauische Sparkasse (ab 1.9.2021)  &gt; Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH (bis 08.09.2021)  &gt; Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH (bis 8.9.2021)  &gt; Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)  &gt; RMA Rhein-Main Abfall GmbH (bis 8.9.2021)  &gt; RTW Planungsgesellschaft mbH (bis 8.9.2021)</p>

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p><b>Hakan Bölükese</b> Freigestelltes Betriebsratsmitglied (bis 30.6.2021) Betriebsratsvorsitzender (seit 1.7.2021) (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 65.000 €)</p>	<p><b>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</b> &gt; Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung</p>
<p><b>Hakan Cicek</b> Betriebsratsmitglied bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 56.500 €; 2020: 55.500 €)</p>	
<p><b>Yvonne Dunkelmann</b> Aviation Managerin (seit 1.7.2021 bis 10.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 24.750,00 €)</p>	
<p><b>Peter Feldmann</b> Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main</p> <p>(Bezüge 2021: 39.000 €; 2020: 42.000 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH &gt; Mainova AG &gt; Messe Frankfurt GmbH (Vorsitzender) &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender) &gt; Thüga Holding GmbH &amp; Co. KGaA (Vorsitzender)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</b> &gt; Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender) &gt; FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender) &gt; Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Stellvertretender Vorsitzender) &gt; Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender) &gt; Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender) &gt; Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender) &gt; Frischezentrum Frankfurt am Main - Großmarktgesellschaft mit beschränkter Haftung (seit 20.9.2021) &gt; Kulturgesellschaft Bergen-Enkheim mbH (seit 13.12.2021) &gt; Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (seit 9.9.2021) &gt; traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (seit 20.9.2021)</p> <p><b>Mitglied im Beirat:</b> &gt; Thüga AG</p>
<p><b>Peter Gerber</b> Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (bis 28.2.2021) Vorstandsvorsitzender Brussels Airlines (seit 1.3.2021)</p> <p>(Bezüge 2021: 41.000 €; 2020: 37.000 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Albatros Versicherungsdienste GmbH</p> <p><b>Mitglied im Vorstand:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik e.V. (bis 1.3.2021) &gt; Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (bis 1.3.2021)</p> <p><b>Mitglied im Präsidium:</b> &gt; Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. &gt; Chair of IATA Cargo Advisory Committee (CAC) (bis 1.3.2021)</p>
<p><b>Dr. Margarete Haase</b> selbstständige Unternehmensberaterin</p> <p>(Bezüge 2021: 103.000 €; 2020: 99.000 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; OSRAM Licht AG (bis 30.6.2021) &gt; OSRAM GmbH (bis 30.6.2021) &gt; ams OSRAM AG (seit 2.6.2021) &gt; ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam &gt; Marquard &amp; Bahls AG</p>
<p><b>Frank-Peter Kaufmann</b> Mitglied des Hessischen Landtags</p> <p>(Bezüge 2021: 72.000 €; 2020: 62.000 €)</p>	
<p><b>Dr. Ulrich Kipper</b> Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 56.500 €; 2020: 50.500 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 15.12.2021)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; operational services GmbH &amp; Co. KG</p>

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p><b>Lothar Klemm</b> Hessischer Staatsminister a. D.</p> <p>(Bezüge 2021: 86.500 €; 2020: 79.500 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Dietz AG</p> <p><b>Non executive Director:</b> &gt; European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)</p> <p><b>Vorsitzender des Beirats:</b> &gt; Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises</p>
<p><b>Birgit Kother</b> Betriebsratsmitglied (bis 30.6.2021)</p> <p>(Bezüge 2021: 27.250 €; 2020: 53.500 €)</p>	
<p><b>Ramona Lindner</b> Luftsicherheitsassistentin FraSec Luftsicherheit GmbH (seit 16.2.2022)</p>	
<p><b>Mira Neumaier</b> Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr, ver.di Bundesverwaltung (seit 4.3.2021) (Bezüge 2021: 46.104,17 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Lufthansa Cargo AG</p> <p><b>Vizepräsidentin der Sektion Zivilluftfahrt:</b> &gt; Europäische Transportarbeiter-Föderation</p> <p><b>Ordentliches Mitglied des Sektionsausschusses Zivilluftfahrt:</b> &gt; Internationale Transportarbeiter-Föderation</p>
<p><b>Michael Odenwald</b> Staatssekretär a. D.</p> <p>(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 67.000 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Deutsche Bahn AG</p> <p><b>Mitglied im Beirat</b> &gt; DB Stiftung gGmbH</p>
<p><b>Matthias Pöschko</b> Betriebsratsmitglied (seit 1.1.2021 bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 62.875 €)</p>	
<p><b>Qadeer Rana</b> Betriebsratsvorsitzender FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 10.10.2021) Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats FraSec Luftsicherheit GmbH (seit 27.10.2021) (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 68.000 €; 2020: 62.000 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p><b>Mathias Venema</b> ver.di Hessen (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 84.500 €; 2020: 30.112,50 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Amadeus Fire AG (bis 27.5.2021)</p>
<p><b>Sonja Wärtnges</b> Vorsitzende des Vorstands der DIC Asset AG</p> <p>(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 12.862,50 €)</p>	<p><b>Vorsitzende des Aufsichtsrats:</b> &gt; DIC Real Estate Investments GmbH &amp; Co. KGaA</p>
<p><b>Prof. Dr. Katja Windt</b> Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH</p> <p>(Bezüge 2021: 64.000 €; 2020: 65.000 €)</p>	<p><b>Mitglied im Vorstand:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p>

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

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>2)</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,00	6	-42 <sup>3)</sup>
AirITSystems GmbH, Hannover	50,00	4.294	1.793
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	100,00	2.248	828 <sup>4)</sup>
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	5.498	341
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	(100,00)	0	0 <sup>3)</sup>
AIRMALL, Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-583	0
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-4.451	-4.336
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,00	162.603	3.113 <sup>4)</sup>
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	26	90 <sup>4)</sup>
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,00	-6.301	-1.624
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,00)	425	-10 <sup>3)9)</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi/Indien	10,00	279.540	-75.105 <sup>5)</sup>
D-Port Logistik GmbH, Bensheim	(50,00)	5.492	-96
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	49,00	4.951	11.579
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	578 <sup>4)</sup>
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	16,66	295	22
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,00	847	3
FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH, Frankfurt am Main	100,00	556	-20.024 <sup>4)</sup>
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	50,00	20.088	7.220
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	50,00	21	1
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	125 <sup>4)</sup>
Fraport Antalya Havalimanı İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul/Türkei	100,00	500	0 <sup>6)</sup>
Fraport Asia Ltd., Hongkong/China	100,00	103.932	957
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	100,00	25	3 <sup>4)</sup>
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	64	-1
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	100,00	70	-1
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	24	0 <sup>4)</sup>
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza/Brasilien	100,00	109.628	-9.492
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre/Brasilien	100,00	149.624	2.545
Fraport Bulgarien EAD, Sofia/Bulgarien	(100,00)	7	-3 <sup>3)</sup>
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,00	42.031	1.382 <sup>4)</sup>
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,00	6.637	3.390
Fraport Cleveland Inc., Cleveland/USA	(100,00)	4.845	1.213
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	14.375	16.923
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,00)	428.436	8.413
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta	100,00	25.586	-9
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	99,93 (0,07)	453.366	18.538
Fraport Maryland Inc., Maryland/USA	(100,00)	24.452	5.738
Fraport New York Inc., New York/USA	(100,00)	-1.124	9.197
Fraport Newark LLC, Newark/USA	(100,00)	1.415	690
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	31	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	31	1
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	350	43 <sup>4)</sup>
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99 (0,01)	851	322
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	14.544	391
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	0	0 <sup>3)</sup>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	7.733	12.488
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	45	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.825	4.520
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	73,40	76.701	12.871
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	73,40	55.941	10.310
Fraport Regional Airports of Greece Management S.A. Athen/Griechenland	73,40	5.966	1.559
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi-Arabien	90,00 (10,00)	4.299	-286 <sup>3)</sup>

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>2)</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik/Slowenien	100,00	108.431	931
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	38,56 (12,44)	30.206	43.475
Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Istanbul/Türkei	49,00	1	0 <sup>6)</sup>
Fraport Tennessee Inc., Nashville/USA	(100,00)	-7.662	-774
Fraport Turkey Havalimanı Yatırımları A.Ş., Antalya/Türkei	100,00	11.575	3.499
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	95.920	868
Fraport USA Inc., Pittsburgh/USA	100,00	3.301	-1.624
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	7.325	-10.227 <sup>4)</sup>
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	15.605	-16.432 <sup>4)</sup>
FraSec Luftsicherheit GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	10.405	8.153
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	1.021	-3.577 <sup>4)</sup>
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	25	0
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	100,00	34	89 <sup>4)</sup>
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	0	0 <sup>3)</sup>
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	100,00	3.355	1.833
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,33	5.459	2.333
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	80,01	475.046	20.480
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,00	7.512	-394
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	50,00	17.770	3.795
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	(50,00)	25	12.435
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	(50,00)	24	0
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,00	8.071	437
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland/Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	25,00	-497.700	-13.300 <sup>8)</sup>
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,00	32.141	14.655
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/China	(50,00)	7.157	2.350
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,00	2.103	708 <sup>9)</sup>
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,00	220	-95
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	50,00	3.915	27
The Squaire GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	5,10	-617.250	-52.640 <sup>10)</sup>
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,00	45	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,50)	554.231	-48.678

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

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

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

<sup>3)</sup> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

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

<sup>5)</sup> Geschäftsjahr endete am 31. März 2021.

<sup>6)</sup> Zugang in 2021.

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

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

<sup>9)</sup> Jahresabschluss 2020.

<sup>10)</sup> Jahresabschluss 2019

Frankfurt am Main, 25. Februar 2022 / 14. März 2022

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prümm



Prof. Dr. Zieschang

## Weitere Informationen

### Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht, der mit dem Konzern-Lagebericht zusammengefasst sind, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Frankfurt am Main, 25. Februar 2022 / 14. März 2022

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prumm



Prof. Dr. Zieschang



## **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

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

### **Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

#### **Prüfungsurteile**

Wir haben den Jahresabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- > vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten nichtfinanziellen Erklärung.

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

#### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

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

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

- ① Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens
- ② Latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Bewertungsunterschiede und auf steuerliche Verlustvorträge

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

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

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

### ① Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens:

① Im Jahresabschluss der Fraport AG werden immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen in Höhe von insgesamt € 6.679,2 Mio (52,8 % der Bilanzsumme) sowie Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von € 1.798,1 Mio (14,2 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr 2021 € 315,3 Mio.

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

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

Die handelsrechtliche Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen richtet sich nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Die beizulegenden Werte werden als Barwerte der erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen ergeben, mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren sowie die erwarteten Auswirkungen der anhaltenden Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit der verbundenen Unternehmen und der Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der individuell ermittelten Kapitalkosten des jeweiligen zu bewertenden Unternehmens. Auf Basis der durchgeführten Bewertungen sowie weiterer Dokumentationen ergab sich für das Geschäftsjahr kein Abwertungsbedarf.

Die Ergebnisse dieser Bewertungen sind abhängig davon, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsströme einschätzen, sowie von den jeweils verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten. Die Bewertung ist, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise, daher mit entsprechenden Unsicherheiten behaftet.

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

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

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

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

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind in den Abschnitten 4, 10 und 19 des Anhangs enthalten.

## ② Latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Bewertungsunterschiede und auf steuerliche Verlustvorträge

① Im Jahresabschluss der Fraport AG werden aktive latente Steuern in Höhe von € 340,0 Mio und passive latente Steuern in Höhe von € 10,0 Mio ausgewiesen. Der sich ergebende Überhang aktiver latenter Steuern in Höhe von € 330,0 Mio wird in Ausübung des Aktivierungswahlrechts des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB angesetzt. Die Aktivierung latenter Steuern erfolgt unter Berücksichtigung des Vorsichtsprinzips in dem Umfang, in dem es nach den Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter wahrscheinlich ist, dass in absehbarer Zukunft zu versteuernde Ergebnisse anfallen, durch die die abzugsfähigen temporären Differenzen und noch nicht genutzten steuerlichen Verluste realisiert werden können. Dazu werden, soweit nicht ausreichend passive latente Steuern aus zu versteuernden temporären Differenzen vorhanden sind, die künftigen steuerlichen Ergebnisse ausgehend von der Unternehmensplanung einschließlich der erwarteten Auswirkungen der anhaltenden Corona-Krise prognostiziert. Steuerliche Verlustvorträge werden – soweit keine ausreichenden passiven latenten Steuern vorliegen – nur berücksichtigt, soweit ihre Realisierung aufgrund der Planungsrechnung innerhalb der nächsten fünf Jahre mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann.

Aus unserer Sicht war die Bilanzierung latenter Steuern im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da sie in hohem Maße von Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter abhängig und daher auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise mit Unsicherheiten behaftet ist.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die internen Prozesse und Kontrollen zur Erfassung von Steuersachverhalten und das methodische Vorgehen zur Ermittlung, Bilanzierung und Bewertung der latenten Steuern beurteilt. Weiterhin haben wir die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste auf Basis unternehmensinterner Prognosen über die zukünftige Ertragssituation der Gesellschaft beurteilt und die Angemessenheit der zugrunde liegenden Einschätzungen und Annahmen gewürdigt. Dabei haben wir auch die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft gewürdigt und deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der zukünftigen Ertragssituation nachvollzogen.

Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den latenten Steuern sind in den Abschnitten 4, 17, 26 und 35 des Anhangs enthalten.

### **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB.

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

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

- > wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- > anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

> führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

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

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

## **Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen**

### **Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB**

#### **Prüfungsurteile**

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „Fraport\_AG\_JA+LB\_ESEF-2021-12-31.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

#### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

## **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

## **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- > gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- > beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- > beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

## **Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG**

### **Prüfungsurteile**

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 eingehalten hat. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit nach § 6b Abs. 3 Satz 1 EnWG – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie die als Anlage beigefügten Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden für die Aufstellung des Tätigkeitsabschlusses – geprüft.

- > Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.
- > Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der beigefügte Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG.

### **Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten und des Tätigkeitsabschlusses in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung nach § 6b Energiewirtschaftsgesetz (IDW PS 610 n.F. (07.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG“ weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir wenden als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG zu dienen.

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG zur Führung getrennter Konten. Die gesetzlichen Vertreter sind auch verantwortlich für die Aufstellung des Tätigkeitsabschlusses nach den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Pflichten zur Führung getrennter Konten einzuhalten.

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Tätigkeitsabschluss entspricht der im Abschnitt „Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass der Tätigkeitsabschluss kein unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Tätigkeit zu vermitteln braucht.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten der Gesellschaft nach § 6b Abs. 3 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen,

- > ob die gesetzlichen Vertreter ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten haben und
- > ob der Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG entspricht.

Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG beinhaltet.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG und § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG zur Führung getrennter Konten umfasst die Beurteilung, ob die Zuordnung der Konten zu den Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 4 EnWG sowie nach § 3 Abs. 4 Satz 2 MsbG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt ist und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Unsere Verantwortung für die Prüfung des Tätigkeitsabschlusses entspricht der im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass wir für den Tätigkeitsabschluss keine Beurteilung der sachgerechten Gesamtdarstellung vornehmen können.

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

Wir wurden von der Hauptversammlung am 1. Juni 2021 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 18. Januar 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Abschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.



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

### Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

### Hinweis zur Nachtragsprüfung

Diesen Bestätigungsvermerk erteilen wir zu dem geänderten Jahresabschluss und geänderten Lagebericht sowie zu den geänderten, in der Datei „Fraport\_AG\_JA+LB\_ESEF-2021-12-31.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und Lageberichts aufgrund unserer pflichtgemäßen, am 25. Februar 2022 abgeschlossenen Prüfung und unserer am 14. März 2022 abgeschlossenen Nachtragsprüfung, die sich auf die Änderungen von Angaben im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Anhangs und in den Abschnitten „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, „Risiko- und Chancenbericht“ und „Prognosebericht“ des Lageberichts sowie die entsprechenden Änderungen in den ESEF-Unterlagen bezog. Auf die Darstellung der Änderungen durch die gesetzlichen Vertreter im geänderten Anhang, Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, sowie im geänderten Lagebericht, Abschnitte „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, „Risiko- und Chancenbericht“ und „Prognosebericht“ wird verwiesen.

### Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Guido Tamm.

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2022 / begrenzt auf die im Hinweis zur Nachtragsprüfung genannten Änderungen:  
14. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Guido Tamm  
Wirtschaftsprüfer



ppa. Matthias Böhm  
Wirtschaftsprüfer

## Glossar

### Adjustiertes EBIT

EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

### Capital Employed

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

### Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

### Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

### Earnings per Share (EPS)

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ gewichtete Anzahl der Aktien

### EBIT

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

### EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

### EBITDA

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

### EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

### EBITDA vor Sondereinflüssen

Das EBITDA vor Sondereinflüssen bereinigt die Personalaufwendungen aus dem Programm „Zukunft FRA - Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie die Aufwendungen aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen der übrigen Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt

### EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

### Eigenkapitalquote

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

### Eigenkapitalrendite

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital <sup>1)</sup>

### Euribor

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

### Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und von Konzessionen) – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in at-Equity bewertete Unternehmen + Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen

<sup>1)</sup> Eigenkapital abzüglich Nicht Beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

**Gearing Ratio**

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

**Gesamtbeschäftigte**

Beschäftigte der Fraport AG sowie der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

**Jahres-Performance der Fraport-Aktie**

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Vorjahresschlusskurs + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

**Krankenquote**

Krankentage/Solltage × 100 ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke)

**Kurs-Gewinn-Verhältnis**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

**Liquidität**

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

**Lost Time Injury Frequency (LTIF)**

Anzahl der Arbeitsunfälle/Geleistete Arbeitsstunden in Mio

**Marktkapitalisierung**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie × Anzahl der Aktien

**Netto-Finanzschulden**

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

**Netto-Finanzschulden zu EBITDA**

Netto-Finanzschulden/EBITDA

**Operativer Aufwand**

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

**ROCE**

Abkürzung für Return on Capital Employed = adjustiertes EBIT/Capital Employed

**ROFRA**

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

**Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12**

Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Auftragsenerlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12

**Umsatzrendite**

EBT/Umsatzerlöse

**Verschuldungsgrad**

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

**Working Capital**

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

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland  
[www.fraport.de](http://www.fraport.de)

### **Kontakt Investor Relations**

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

### **Layout**

Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

### **Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin**

25. Februar 2022 & 14. März 2022 / 15. März 2022

### **Sprachgebrauch**

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

### **Rundungshinweis**

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

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

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