



Geschäftsbericht 2022

The airport brand you trust



2022 auf einen Blick



1.029,8 Mio €

EBITDA

Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung an allen Standorten um 272,8 Mio € gestiegen.



166,6 Mio €

Ergebnis

Deutlich positiv, trotz Abschreibung der Darlehensforderungen im Zusammenhang mit dem Engagement am Flughafen St. Petersburg.



-741,0 Mio €

Free Cash Flow

Leicht verbessert aber aufgrund anhaltender Ausbaumaßnahmen weiter negativ.



19.211

Beschäftigte zum 31.12.2022

Personalaufbau vor allem in den operativen Bereichen in Frankfurt (+1.430).



155.449 t CO₂

CO₂-Emissionen

Leichter Rückgang (-6,5 %) vor allem aufgrund der Nutzung von erneuerbarem Strom und der Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektromobilität.



48.918.482

Passagiere in FRA

Passagiervolumen nur noch rund 30 % unter Vorkrisenniveau.

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €

	2022	2021	Veränderung in %
Umsatzerlöse	3.194,4	2.143,3	+49,0
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.863,3	1.901,6	+50,6
EBITDA	1.029,8	757,0	+36,0
Konzern-Ergebnis	166,6	91,8	+81,5
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	1,43	0,90	+58,9
Dividende je Aktie (€)	0,00 ¹⁾	0,00	-
Free Cash Flow	-741,0	-772,3	+4,1
Bilanzsumme	17.607,6	16.240,0	+8,4
Eigenkapitalquote (%)	22,2	23,1	-
Konzern-Liquidität	3.866,9	3.564,3	+8,5
Netto-Finanzschulden	7.058,7	6.369,7	+10,8
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,9	8,4	-17,9
EBITDA-Marge (%)	32,2	35,3	-
ROFRA (%)	6,0	3,4	-
Gearing Ratio (%)	180,6	169,7	-

¹⁾ Keine Dividende vorgeschlagen.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	2022	2021	Veränderung in %
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	19.211	17.781	+1.430
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	18.850	18.419	+431
Globalzufriedenheit der Passagiere (Konzern) in %	80	- ¹⁾	-
Zufriedenheit der Beschäftigten (Konzern)	4,76	- ¹⁾	-
Frauen in Führungspositionen (1. Ebene, Deutschland) in %	23,1	- ²⁾	-
Frauen in Führungspositionen (2. Ebene, Deutschland) in %	31,6	- ²⁾	-
Krankenquote (Deutschland) in %	8,7	6,7	+2,0 PP
CO ₂ -Emission (Konzern) (Summe Scope 1 und 2) in t	155.449	166.208 ³⁾	-10.759

¹⁾ Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde der Wert 2021 nicht erhoben.

²⁾ Bis 2021 wurde die Kennzahl zusammengefasst für die erste und zweite Ebene unterhalb des Vorstands berichtet.

³⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen haben sich für 2021 Änderungen ergeben.

Inhalt

Das Geschäftsjahr 2022 auf einen Blick

An unsere Aktionäre

- 07 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 10 Der Fraport-Vorstand
- 12 Bericht des Aufsichtsrats
- 20 Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung
- 36 Aktie und Investor Relations

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

- 41 Grundlagen des Konzerns
- 62 Wirtschaftsbericht
- 84 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 114 Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG
- 117 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 118 Risiko- und Chancenbericht
- 131 Prognosebericht

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2022

- 137 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 138 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 139 Konzern-Bilanz
- 141 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 142 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2022



- 146 Konzern-Anlagenspiegel
- 148 Segment-Berichterstattung
- 150 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
- 170 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 178 Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
- 202 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
- 203 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
- 205 Sonstige Angaben

Entdecken Sie auch die anschauliche Online-Version des Fraport-Geschäftsberichts:



www.geschaeftsbericht.fraport.de

Weitere Erklärungen

-  Sie finden weiterführende Informationen im Internet.
-  Sie finden weiterführende Informationen in diesem Bericht.

Weitere Informationen

- 235 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 236 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 243 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- 246 Zehn-Jahresübersicht
- 248 Glossar
- 250 Finanzkalender 2023
- 250 Verkehrskalender 2023
- 250 Impressum

Das Jahr 2022 –

das zurückliegende Jahr war für die Luftfahrt gewissermaßen ein Neustart. Das Coronavirus hat weitgehend seinen Schrecken verloren, die Reisebeschränkungen wurden gelockert, das Leben normalisierte sich zunehmend und so hat auch der Luftverkehr wieder kräftig angezogen. Gleichzeitig wurde das dynamische Wachstum für die gesamte Branche und auch für uns zu einer kräftezehrenden Herausforderung.

1. Quartal

- Beginnender Aufwärtstrend beim Passagieraufkommen
- Geopolitische Unsicherheiten in Folge der russischen Invasion in die Ukraine



Fraport verkauft Anteil am Flughafen in Xi'an

Fraport verkaufte die gesamten Gesellschaftsanteile in Höhe von 24,5 Prozent zu einem Preis von 1,11 Mrd RMB an Chang'an Hui-tong Co., Ltd. Damit endete das 14-jährige Engagement, während dessen der Flughafen erfolgreich von einem mittelgroßen Regionalflughafen mit etwa zehn Mio Passagieren zu einem der größten Flughäfen Chinas mit mehr als 40 Mio Passagieren entwickelt wurde.



Fraport und TAV leisten Vorauszahlung für neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya

Das Gemeinschaftsunternehmen aus Fraport AG und TAV Airports Holding entrichtete die vertraglich vorgesehene Vorab-Konzessionsgebühr in Höhe von von 1,81 Mrd € für die neue 25-jährige Konzession zum Betrieb des Flughafens Antalya an die türkische Flughafenbehörde DHMI.

Fraport lässt Geschäftsaktivitäten in St. Petersburg ruhen

Nach der russischen Invasion in die Ukraine lässt Fraport seine Geschäftsaktivitäten an der Minderheitsbeteiligung, die den Flughafen Pulkovo betreibt, ruhen. Im weiteren Jahresverlauf hat Fraport die Darlehensforderungen Höhe von 163,3 Mio € gegenüber der Thalita Trading Ltd. vollständig abgeschrieben.

2. Quartal

- Passagierzahlen steigen weiter
- Juni-Aufkommen in Frankfurt markierte neuen Höchstwert seit Ausbruch der Corona-Pandemie

Meilenstein bei Übernahme und Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt: Zukünftige Sicherheitsdienstleister ausgewählt

FraSec Luftsicherheit GmbH, I-SEC Deutsche Luftsicherheit SE & Co. KG und Securitas Aviation Service GmbH & Co. KG haben den Zuschlag gewonnen um im Auftrag der Fraport AG die Passagierkontrollen am Flughafen Frankfurt ab dem 1. Januar 2023 durchzuführen.

Sommerspitze in Frankfurt

Um die Sommerspitze zu bewältigen, setzte Fraport gemeinsam mit Partnern zahlreiche Maßnahmen um. Dabei lag der Fokus auf der Rekrutierung und Ausbildung von Personal für den operativen Betrieb. Außerdem wurde mit den Airlines daran gearbeitet, das hohe Verkehrsaufkommen in verkehrärmeren Tageszeiten zu verlagern.

3. Quartal

- Hohe Nachfrage in den Sommermonaten nach Urlaubsdestinationen
- Gemeinsam mit Prozesspartnern stabilen und geordneten Betrieb in Frankfurt über Sommermonate erreicht



Photovoltaikanteil wächst weiter

Zur Aufstockung des Grünstromanteils installierte Fraport am südwestlichen Ende der Startbahn West am Frankfurter Flughafen eine Demonstrationsanlage mit 20 PV-Panels und einer Leistung von 8,4-Kilowatt. Diese dreireihige Anordnung möchte Fraport perspektivisch zunächst entlang der Startbahn West erweitern. In der finalen Ausbaustufe soll sich die Anlage auf einer Länge von 2.600 Metern parallel zur Runway erstrecken und dann in der Spitze eine Leistung von bis zu 13 Megawatt erbringen.



Terminal 3-Ausbau: Neue Sky Line-Bahn vorgestellt

Nach Inbetriebnahme des neuen Terminal 3 im Jahr 2026 wird die neue Sky Line-Bahn das bestehende Transportsystem am Frankfurter Flughafen ergänzen und das neue Terminal 3 mit den bestehenden Terminals anbinden. Im November 2022 wurde der erste Zug der neuen Sky Line-Bahn vorgestellt. Mit Inbetriebnahme der neuen Bahn gelangen künftig bis zu 4.000 Personen pro Stunde und Richtung vom und zum Terminal 3.

Fraport und Lufthansa gründen Joint Venture „FraAlliance“

Beide Konzerne wollen im Hinblick auf den Flughafen Frankfurt mit der „FraAlliance“ bei strategischen Themen und in operativen Bereichen künftig noch intensiver zusammenarbeiten. Insbesondere wollen sie ihre langjährige Kooperation hinsichtlich der Verbesserung der Serviceleistungen im Terminal 1 am Flughafen Frankfurt weiterentwickeln. Ziel ist die Steigerung der Produkt- und Servicequalität am Flughafen Frankfurt.

4. Quartal

- Verkehrsaufkommen in FRA erreicht im Gesamtjahr knapp 49 Mio und damit nur noch rund 30 % hinter Vorkrisenniveau
- Internationale Flughäfen teils über Vorkrisenniveau



Wechsel im Vorstand

Julia Kranenberg verstärkt das Vorstandsteam der Fraport AG als neue Personalvorständin und Arbeitsdirektorin. Frau Kranenberg folgt damit auf Michael Müller, dessen Vertrag aus Altersgründen am 30. September 2022 ausgelaufen ist.

»Ich freue mich sehr darauf meine Kraft, Erfahrung und Energie gewinnbringend einzubringen, um Fraport in eine positive und erfolgreiche Zukunft zu führen.«



Fraport-Tochterunternehmen LAP sichert sich Finanzierung zum Ausbau des Flughafens Lima in Höhe von 1,25 Mrd USD

Die Finanzierung ist für die Infrastruktur- und Ausbaumaßnahmen am internationalen Flughafen „Jorge Chávez“ in Perus Hauptstadt Lima bestimmt. Die Baumaßnahmen für den luftseitigen Ausbau, wie eine zweite Start- und Landebahn sowie ein neuer Tower sind bereits abgeschlossen. Das neue Passagierterminal soll Anfang 2025 in Betrieb gehen.

Online-Bericht:

➔ www.geschaeftsbericht.fraport.de

The Airport Brand You Trust – Steuerungs- übernahme der Luftsicherheitskontrollen

Am 1. Januar 2023 hat Fraport am Flughafen Frankfurt die Organisation, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen übernommen. Dazu gehört auch die Beschaffung der Kontrollstelleninfrastruktur sowie die Erprobung neuer Technik und optimierter Abläufe in Kooperation mit der Bundespolizei.

In der Verantwortung der Bundespolizei bleiben die gesetzliche Rechts- und Fachaufsicht sowie die Gewährleistung der Luftsicherheit und der Schutz der Kontrollstellen. Zudem verantwortet die Bundespolizei weiter die Zertifizierung und Zulassung neuer Kontrollinfrastrukturen sowie die Zertifizierung des Luftsicherheitspersonals.

An unsere Aktionäre

- 07 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 10 Der Fraport-Vorstand
- 12 Bericht des Aufsichtsrats
- 20 Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung
- 36 Aktie und Investor Relations

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

wir blicken auf ein turbulentes und schwieriges Jahr 2022 zurück. Die Coronavirus-Pandemie hat im Laufe des Jahres ihren Schrecken verloren, und die Passagierzahlen in Frankfurt und international haben sich erfreulicherweise stark erholt. Doch der seit Februar 2022 andauernde russische Angriffskrieg in der Ukraine hat uns alle, auch mich ganz persönlich, schwer erschüttert. Und der Ausgang dieses Konfliktes mitten in Europa sowie mögliche längerfristige Folgen auch auf die Wirtschaft bleiben weiter ungewiss. Aktuell im Fokus stehen dabei insbesondere Fragen nach der weiteren Entwicklung der Verbraucherpreise, allen voran der Energiepreise sowie der Leitzinsen.

Lassen wir das Jahr 2022 kurz Revue passieren. Der Luftverkehr war im ersten Quartal 2022 noch deutlich von der Omikron-Variante des Coronavirus beeinflusst, die zu dieser Zeit vorherrschte. Doch bereits zu Ostern spürten wir die Rückkehr einer starken Reiselust, die auch im Sommer ungebrochen war. Deutlich zeigte sich die große Nachfrage nach touristischen Flugreisen im hohen Passagieraufkommen an unseren Flughäfen in Griechenland. Wir haben dort letztes Jahr sogar mehr Fluggäste begrüßt als im Jahr 2019 vor dem Ausbruch der Pandemie. Auch unser Flughafen in Antalya beförderte zur Hochsaison im dritten Quartal nahezu so viele Passagiere wie in Vorkrisenzeiten. In Frankfurt mussten wir aufgrund der schnell anziehenden Nachfrage im Sommer und der noch bestehenden kapazitiven Engpässe komplexer Hub-Strukturen gemeinsam mit unseren Partnern Maßnahmen ergreifen, um die Abfertigung am Flughafen weitestgehend stabil zu halten. Leider mussten wir dennoch phasenweise zahlreiche Flugstreichungen und eine hohe Unpünktlichkeit verzeichnen. Mit Blick auf weiteres Wachstum arbeiten wir kontinuierlich und sehr eng mit allen Systempartnern zusammen, um die Abfertigung, einschließlich Pünktlichkeit und Wartezeiten, wieder deutlich zu verbessern. An dieser Stelle möchte ich mich bei all denen bedanken, allen voran unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die den Flughafen durch ihren unermüdlichen Einsatz am Laufen gehalten haben. Denn nur so konnten wir im letzten Jahr trotz aller Herausforderungen rund 49 Mio Passagiere am Flughafen Frankfurt zählen. Damit sind wir über unserer Prognose zu Jahresbeginn und am oberen Ende unseres aktualisierten Ausblicks für das Jahr 2022 gelandet. Dies ist ein tolles Ergebnis und eine bemerkenswerte Gemeinschaftsleistung.

Bereits letztes Jahr durften wir in Griechenland mehr Fluggäste begrüßen als im Jahr 2019.

Das starke Verkehrsaufkommen wirkte sich positiv auf die Finanzzahlen aus und führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 49,0 % gegenüber Vorjahr auf 3,2 Mrd €. Gleichzeitig war der operative Aufwand verglichen zum Vorjahr deutlich höher, was ebenfalls durch das starke und in einzelnen Tagesspitzen konzentrierte Verkehrsaufkommen bedingt war. Dennoch haben wir ein Konzern-EBITDA von 1.029,8 Mio € erwirtschaftet. Hiervon wurden mehr als 50 % an unseren Beteiligungen im Ausland, allen voran in Griechenland, generiert. Das Konzern-Ergebnis lag mit 166,6 Mio € um 81,5 % über dem Vorjahresniveau. Dies ist ein sehr erfreuliches Ergebnis, auch weil sich Einmaleffekte aufgrund der Abschreibung eines Gesellschafterdarlehens im Zusammenhang mit unserem Anteilsbesitz am Flughafen St. Petersburg im Jahr 2022 stark negativ auswirkten.

Schauen wir nun auf das Jahr 2023. Die Branche erwartet trotz der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Situation ein starkes Wachstum. Entsprechend ist es unsere Aufgabe, Ihr Unternehmen auf diesen Hochlauf vorzubereiten und die Leistung und Qualität zu liefern, die unsere Kundinnen und Kunden in Frankfurt aus der Vergangenheit gewohnt sind. Aus diesem Grund laufen alle Maßnahmen zur Qualifizierung und Weiterbildung, insbesondere im Ground Handling, weiter auf Hochtouren. Zudem rekrutieren wir weiter in den operativen Bereichen. Wir bereiten uns also gemeinsam auf ein starkes Jahr 2023 vor, in dem wir die Kundenzufriedenheit wieder steigern müssen. Gleichwohl wird das Jahr 2023 in Frankfurt angesichts der hoch vernetzten Hub-Strukturen und der Arbeitsmarktsituation fordernd bleiben.

Dass unsere Fluggäste mit den Sicherheitskontrollen zufrieden sind, haben wir seit Anfang des Jahres weitgehend selbst in der Hand. Seit dem 1. Januar 2023 ist Fraport für die Durchführung, Planung und Steuerung der Luftsicherheitskontrollen in Frankfurt zuständig. Dies ist ein mir persönlich sehr wichtiger Meilenstein, den wir gemeinsam mit dem zuständigen Bundesministerium und der Bundespolizei erreicht haben. Zusammen mit unseren Dienstleistern am Standort und mithilfe des Einsatzes neuester Technologie arbeiten wir nun an schnelleren und reibungslosen Abläufen für unsere Fluggäste.

Der Bau von Terminal 3 läuft weiterhin nach Plan. Der Flugsteig G ist bis auf letzte, erst für den Betrieb notwendige Einbauten fertiggestellt. Auch der Hochbau inklusive Dach und Fassaden des Terminal-Hauptgebäudes ist nahezu abgeschlossen. Andere Baubereiche, wie die neue Straßenanbindung und das 8.500 Stellplätze fassende Parkhaus, werden zeitnah fertig sein. Entsprechend steht der geplanten Eröffnung zum Sommerflugplan 2026 aus heutiger Sicht nichts im Wege.

Doch nicht nur in Frankfurt machen wir Fortschritte, auch unsere internationalen Beteiligungsflughäfen arbeiten weiter an ihrer langfristigen Wettbewerbsfähigkeit und weisen dabei von Jahr zu Jahr große Erfolge auf. In Lima haben wir im vergangenen Jahr die neue Start-/Landebahn fertiggestellt und nehmen diese demnächst in Betrieb. Der Bau des Terminals dort läuft auf Hochtouren und wird bereits Anfang 2025 in Betrieb gehen. Auch im türkischen Antalya, wo die neue Konzession im Jahr 2027 beginnt, bauen wir gemeinsam mit unserem Partner TAV ein neues Terminal, um für weiteres Wachstum aufgestellt zu sein. Aus Griechenland erwarten wir in diesem Jahr erstmals Dividendenzahlungen – eine sehr erfreuliche Entwicklung.

Sie sehen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, Ihr Unternehmen ist weit über Frankfurt hinaus in der Welt für Sie aktiv, denn das internationale Geschäft leistet seit Jahren einen substantziellen Beitrag zum Konzern-Ergebnis.



Auch bei dem wichtigen Thema Klimaschutz kommen wir gut voran. Ende des vergangenen Jahres hat der Vorstand den Masterplan Dekarbonisierung beschlossen. Dieser umfasst umfangreiche Maßnahmen zur Erreichung unseres Ziels, spätestens im Jahr 2045 CO₂-frei zu sein. Und diverse Meilensteine auf dem Weg dorthin setzen wir bereits um. Mit dem Bau von Photovoltaikanlagen, der sukzessiven Umstellung unserer Fahrzeugflotte auf elektrische Antriebe und dem Windpark in der Nordsee, der uns ab 2026 Großteile unseres Stroms liefern wird, sind wir bereits heute gut aufgestellt.

Masterplan Dekarbonisierung beschlossen.

Lassen Sie mich Ihnen nun einen Ausblick für 2023 geben: Wir sind in Frankfurt mit einem Passagierniveau von etwa 80 % des Aufkommens von 2019 in das Jahr gestartet. Mit Beginn des Osterreiseverkehrs erwarten wir dann bereits eine höhere Nachfrage, die über Pfingsten und in der Sommersaison auf zeitweise bis zu 90 % des Vorkrisenniveaus steigen kann. Insgesamt gehen wir davon aus, dass wir in Frankfurt in diesem Jahr zwischen über 80 % und etwa 90 % der Passagiere begrüßen werden. Letztlich

hängt dies jedoch unter anderem davon ab, wie stark sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken wird. An den internationalen Konzern-Flughäfen gehen wir insgesamt von einer Erholung des Passagierverkehrs in etwa auf das Vorkrisenniveau aus. Hier erwarten wir an unseren griechischen Flughäfen abermals etwas mehr Passagiere als vor Corona. Auch für Lateinamerika rechnen wir mit einer schnelleren Erholung als in Frankfurt.

Die vorgenannten Verkehrsprognosen werden auch unsere wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren positiv beeinflussen. Entsprechend erwarten wir ein Konzern-EBITDA von etwa 1,04 bis circa 1,20 Mrd €. Das Konzern-Ergebnis prognostizieren wir zwischen rund 300 und rund 420 Mio €.

Trotz dieses positiven Ausblicks werden wir der Hauptversammlung angesichts der weiterhin großen Effekte der Coronavirus-Pandemie auf unsere Konzern-Verschuldung keinen Gewinnverwendungsvorschlag unterbreiten.

Ich möchte mich bei Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für Ihr entgegengebrachtes Vertrauen im vergangenen Jahr bedanken. Ich bin davon überzeugt, dass wir, der Vorstand, gemeinsam mit allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Systempartnern die richtigen Weichen stellen, damit 2023 ein erfolgreiches Jahr wird.

Ihr

Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand

Julia Kranenberg
Vorständin Personal
und Arbeitsdirektorin
Jahrgang 1971
Bestellung bis 30. November 2025

Dr. Pierre Dominique Prümm
Vorstand Aviation
und Infrastruktur
Jahrgang 1973
Bestellung bis 30. Juni 2024

7 VORSTAND
6 UKM
5 HVM
4 BET
3 FCO
2 HVM
1 PSI



Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender
Jahrgang 1960
Bestellung bis
31. August 2024

Anke Giesen
Vorständin Retail & Real Estate
Jahrgang 1963
Bestellung bis
31. Dezember 2025

Prof. Dr. Matthias Zieschang
**Vorstand Controlling
und Finanzen**
Jahrgang 1961
Bestellung bis 31. Januar 2026

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Berichtsjahr 2022 war durch ein dynamisches Wachstum des Luftverkehrs gekennzeichnet, obwohl dieser zu Beginn des Jahres durch die Ausbreitung der Omikron-Variante noch erheblich belastet und ab Ende Februar die wirtschaftliche Entwicklung in Europa durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und die in dessen Folge erlassenen Sanktionen sowie die weltweit steigende Inflation geprägt war.



Für die gesamte Luftverkehrsbranche war das Jahr 2022 erneut besonders fordernd. Auf Lockdowns zu Beginn des Jahres folgte ein steiler Anstieg der Nachfrage. Das gegenüber dem Vorjahr deutlich zunehmende Aufkommen verlangte allen Prozesspartnern sehr viel ab. Gerade in den Spitzenzeiten waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens mit hohem Einsatz tätig, um den Verkehr abzuwickeln. Dafür gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unser besonderer Dank.

Das Berichtsjahr 2022 bestätigte unsere Erwartung, dass mit dem Abklingen der Coronavirus-Pandemie das Bedürfnis der Menschen zu reisen wieder ansteigt. Die Lockerung von Infektionsschutzmaßnahmen und der Abbau von Reisebeschränkungen stärkten insbesondere die Nachfrage durch Privatreisende, aber auch der Geschäftsreiseverkehr wuchs zum Jahresende stetig an.

Die Fraport AG war im Geschäftsjahr 2022 weiter auf dem Wege der Erholung. Nach verhaltenem Jahresbeginn wuchsen die Passagierzahlen der internationalen Beteiligungen und am Standort Frankfurt gegenüber dem Vorjahr kräftig, wenngleich das Fluggastaufkommen in Summe immer noch etwa 30 % unter dem Spitzenwert des Jahres 2019 liegt. Sehr erfreulich haben sich die touristisch geprägten internationalen Beteiligungsluftverkehrshäfen entwickelt. Die griechischen Flughäfen lagen sogar erstmalig seit Ausbruch der Coronavirus-Pandemie über dem Vorkrisenniveau. Allerdings haben sich die im Zusammenhang mit der indirekten Minderheitsbeteiligung der Fraport AG an der Betreibergesellschaft des Flughafens in St. Petersburg vorgenommenen Abschreibungen deutlich negativ im Finanzergebnis widerspiegelt, was im Geschäftsjahr 2022 bei der Fraport AG zu einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 88,4 Mio € führte. Dennoch konnte ein positives Konzern-Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr erwirtschaftet werden.

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2022 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand darüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat erörterte intensiv die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit

dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorstandsvorsitzende mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands – nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung – sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu sechs Sitzungen, darunter einer Strategieklausur, zusammen. Die Strategieklausur am 29. September 2022 und die Aufsichtsratssitzung am 30. September 2022 waren Präsenzveranstaltungen. Die übrigen Aufsichtsratssitzungen fanden im Jahr 2022 hybrid als Präsenzveranstaltungen mit der Möglichkeit der Teilnahme per Videozuschaltung statt. Darüber hinaus fasste der Aufsichtsrat im Jahr 2022 viermal Beschlüsse in schriftlichen Umlaufverfahren.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften war im Geschäftsjahr 2022 Gegenstand regelmäßiger Erörterungen des Aufsichtsrats. Der Schwerpunkt lag auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie den Auswirkungen des Krieges in der Ukraine und der in diesem Zusammenhang verhängten Sanktionen insbesondere auf die indirekte Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg.

Fortlaufend begleitete der Aufsichtsrat zudem den Fortschritt des Ausbaus im Süden des Flughafengeländes in Frankfurt (Terminal 3 inklusive Flugsteig G und die Erweiterung des Personentransportsystems). Dazu nahm auch die Geschäftsführung der Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd GmbH regelmäßig an den vorberatenden Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden 2022 insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Die Bewältigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sowohl in Bezug auf den Flugverkehr am Standort Frankfurt als auch an den internationalen Beteiligungsflughäfen war wiederholt Gegenstand der Beratungen. Der Aufsichtsrat wurde jeweils zeitnah und umfassend über die Entwicklungen und Maßnahmen unterrichtet. Diese umfassten eine weiterhin strikte Kontrolle der Investitionen und Sachaufwendungen, sowie die Rekrutierung von Personal für die Bodenverkehrsdienste.
- Der Aufsichtsrat erörterte in einer (Sonder-)Sitzung am 9. Mai 2022 und danach fortlaufend den Sachstand in Bezug auf die indirekte Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg.
- Der kapazitative Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafens war wiederum ein weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung. Die Fortschritte bei der Errichtung von Terminal 3 (inklusive Flugsteig G) und dessen verkehrliche Anbindung waren Gegenstände der Erörterung in allen Sitzungen. Die im Jahr 2026 vorgesehene Inbetriebnahme der Terminalanlagen verläuft weiter nach Plan.
- Der Liquiditätsbedarf der Gesellschaft und die Sicherung der für den weiteren Ausbau notwendigen Liquidität wurden wiederkehrend behandelt. Dabei wurde die Aufnahme von weiterem Fremdkapital genehmigt.
- Der Aufsichtsrat diskutierte erneut die wirtschaftliche Lage und die Entwicklung der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Frankfurt.
- Der Aufsichtsrat informierte sich über den jeweiligen Sachstand der Übernahme der Steuerungsverantwortung im Bereich der Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt.
- Der Aufsichtsrat befasste sich mit dem vom Vorstand verabschiedeten Masterplan zur Dekarbonisierung des Unternehmens und stimmte den Konzernzielen für die angestrebte Reduktion der CO₂-Emissionen zu.
- Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie dem Geschäftsbericht 2021 und fasste die notwendigen Beschlüsse zu deren Billigung und Feststellung.

Darüber hinaus traf der Aufsichtsrat konkrete Entscheidungen unter anderem zu den folgenden Themen:

- Am 14. März 2022 stimmte der Aufsichtsrat der Entscheidung des Vorstands zu, die Hauptversammlung im Jahre 2022 ohne Präsenz der Aktionäre durchzuführen. Er verabschiedete die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 24. Mai 2022. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 vorzuschlagen.
- In seiner Sitzung am 14. März 2022 bestellte der Aufsichtsrat zudem Frau Julia Kranenberg mit Wirkung zum 1. April 2023 oder früher - in der Sitzung vom 30. September 2022 konkretisiert auf eine Bestellung von Frau Kranenberg mit Wirkung zum 1. November 2022 – zum Mitglied des Vorstands und verlängerte die Bestellung von Frau Anke Giesen mit Wirkung zum 1. Januar 2023 für drei weitere Jahre.
- Im Rahmen seiner Strategieklausur am 29. September 2022 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Markt- und Wettbewerbssituation des Unternehmens sowie mit dessen finanzwirtschaftlicher Lage. Weiter wurden die Herausforderungen und strategischen Initiativen der Geschäftsbereiche sowie der Themenkomplex Nachhaltigkeit und Umweltschutz erörtert.
- In der Sitzung am 30. September 2022 wurden der Sachstand des Ausbauprojekts am Flughafen Lima, Peru und die Projektfinanzierung dieser Maßnahme einschließlich der damit verbundenen Erhöhung des Eigenkapitals der Beteiligungsgesellschaft beraten und beidem zugestimmt.
- Vor dem Hintergrund der andauernden Coronavirus-Pandemie stimmte der Aufsichtsrat am 30. September 2022 zu, die ordentliche Hauptversammlung am 23. Mai 2023 auf Grundlage der im Jahr 2022 in Kraft getretenen (Übergangs)-Bestimmungen des § 26n Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Aktiengesetz als virtuelle Hauptversammlung gemäß § 118a AktG ohne physische Präsenz der Aktionärinnen und Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abzuhalten und in der Hauptversammlung 2023 eine Änderung der Satzung der Fraport AG vorzuschlagen, die auf der Grundlage der geänderten Gesetzeslage auch künftig die Durchführung virtueller Hauptversammlungen durch eine entsprechende Ermächtigung des Vorstands ermöglichen soll.
- Am 27. Juni und am 15. Dezember 2022 erörterte der Aufsichtsrat den Kapitalbedarf der Gesellschaft und stimmte der Erhöhung des Finanzierungsrahmens und der weiteren Aufnahme von Fremdkapital durch Kredite, Anleihen oder andere Fremdkapitalinstrumente zu.
- Am 15. Dezember 2022 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2023.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen geeigneten Fällen wurden im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung und Aufgaben der einzelnen Ausschüsse können dem Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung“ sowie der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance entnommen werden.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sieben Mal zusammen, davon einmal in Form einer Telefonkonferenz und in allen übrigen Sitzungen hybrid in Form von Präsenzveranstaltungen mit der Möglichkeit der Teilnahme per Videozuschaltung. Dabei beschäftigte sich der Finanz- und Prüfungsausschuss mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss und dem zusammengefassten Lagebericht. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen Vertreter des Abschlussprüfers an den Sitzungen teil. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2022 vor. Der Halbjahresbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2023 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2023 (Aufstellung nach IFRS). Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und unterbreitete dem Plenum Vor-

schläge zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2022. Wie in den Vorjahren wurde die Qualität der Abschlussprüfung überwacht und über deren Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Nach dem für das Geschäftsjahr 2013 turnusmäßig vorgenommenen Wechsel des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum erneut vorgeschlagen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2022 PwC als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Auch bezüglich der Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung lautete die Empfehlung des Ausschusses zugunsten dieser Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Da gesetzlich für das Geschäftsjahr 2023 ein Wechsel des Abschlussprüfers zu erfolgen hat, wurde ein Auswahlprozess durchgeführt und dem Plenum des Aufsichtsrats empfohlen, die ausgewählte Prüfungsgesellschaft Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, der Hauptversammlung zur Wahl als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 vorzuschlagen.

Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren das Asset- und Liability-Management sowie die regelmäßigen Ergänzungsberichte gemäß § 90 Aktiengesetz (AktG) zum Konzern-Abschluss beziehungsweise zu den Konzern-Zwischenberichten. Der Ausschuss befasste sich zudem vertieft mit dem Risikomanagement, dem Internen Kontrollsystem, dem Internen Revisionssystem sowie dem Compliance-Management-System und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Schwerpunkte der Beratungen in den acht Sitzungen des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Geschäftsjahr 2022 waren die jeweiligen Sachstände zur indirekten Minderheitsbeteiligung an dem Betreiber des Flughafens Pulkovo, St. Petersburg, die wirtschaftliche Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und die Ausbaumaßnahmen im Inland und bei den ausländischen Beteiligungen. Zwei Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses fanden im Jahr 2022 als Videokonferenzen statt. Alle übrigen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses im Jahr 2022 waren Präsenzveranstaltungen mit der Möglichkeit der Teilnahme per Videozuschaltung.

Ein besonderer Fokus lag dabei auf dem Ausbau des Flughafens Lima und erneut auf dem Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafengeländes, der im Rahmen aller Ausschusssitzungen in Gegenwart der Geschäftsführung der zuständigen Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd GmbH – auch mit Blick auf die Befassung des Gesamtaufichtsrats – intensiv behandelt wurde.

Gegenstand einer Sondersitzung des Beteiligungs- und Investitionsausschusses waren die Beratungen über die Abgabe eines verbindlichen Angebots für die Ausschreibung des Retailflächenmanagements am Flughafen Baltimore (USA), der durch den Ausschuss zugestimmt wurde.

Der Ausschuss befasste sich regelmäßig mit der wirtschaftlichen Lage der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt und weltweit. Er erörterte intensiv die Investitionsplanung im Rahmen des Wirtschaftsplans 2022.

Der **Personalausschuss** behandelte in seinen drei Sitzungen im Geschäftsjahr 2022 regelmäßig die Personalsituation im Konzern, die weiterhin von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt war. Am Standort Frankfurt standen die Themen Kurzarbeit, die Entwicklung des Personalstandes und -aufwands und der Vergütungen sowie die Entwicklung der Führungskräfte im Fokus. Alle Sitzungen des Personalausschusses im Jahr 2022 waren Präsenzveranstaltungen mit der Möglichkeit der Teilnahme per Videozuschaltung.

Die Entwicklung der Frauenquote im Topmanagement und in Führungspositionen wie auch die Initiative zur Befähigung von Führungspersonen waren weitere Schwerpunkte der Diskussion.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum dreimal zusammen. Zwei Sitzungen waren Präsenzveranstaltungen und eine Sitzung war eine Präsenzveranstaltung mit der Möglichkeit der Teilnahme per Videozuschaltung. Darüber hinaus fasste der Präsidialausschuss im Jahr 2022 einen Beschluss in einem schriftlichen Umlaufverfahren. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2022 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen und stimmte der Übernahme von Funktionen in Verbänden und Gremien durch Frau Julia Kranenberg als Nachfolgerin des Ende September 2022 aus dem Vorstand ausgeschiedenen Arbeitsdirektors Herrn Michael Müller zu.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** traf sich einmal (in Präsenz) und schlug dem Aufsichtsrat vor, der Hauptversammlung 2022 Herrn Dr. Bastian Bergerhoff zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

Eine Sitzung des nach den Vorschriften des § 27 Mitbestimmungsgesetz zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2022 nicht erforderlich.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen

Die für die Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen diese eigenverantwortlich wahr. Die neuen Mitglieder des Aufsichtsrats wurden auch 2022 angemessen bei ihrer Amtseinführung begleitet und die grundsätzliche Bereitschaft der Gesellschaft zur Unterstützung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für Aufsichtsratsmitglieder bestand fort.

Sitzungsteilnahme

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen im Geschäftsjahr 2022 wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehörten, teil:

Mitglied des Aufsichtsrats	Aufsichtsrat	Finanz- und Prüfungsausschuss	Beteiligungs- und Investitionsausschuss	Personalausschuss	Präsidialausschuss	Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	Nominierungsausschuss
Michael Boddenberg (Vorsitz)	6 / 6 (100 %)				3 / 3 (100 %)	- / -	1 / 1 (100 %)
Claudia Amier (bis 30.04.2022)	1 / 1 (100 %)	2 / 2 (100 %)			1 / 1 (100 %)	- / -	
Devrim Arslan	6 / 6 (100 %)			3 / 3 (100 %)	3 / 3 (100 %)		
Uwe Becker (bis 24.05.2022)	2 / 2 (100 %)		0 / 1 (0 %)		0 / 1 (0 %)		1 / 1 (100 %)
Dr. Bastian Bergerhoff (seit 24.05.2022)	4 / 4 (100 %)		4 / 5 (80 %) (seit 27.06.2022)		1 / 2 (50 %) (seit 27.06.2022)		- / - (seit 27.06.2022)
Ines Born (seit 19.07.2022)	1 / 3 (33,33 %)						
Hakan Bölükmeşe	6 / 6 (100 %)		3 / 3 (100 %) (bis 27.06.2022)	3 / 3 (100 %)	2 / 2 (100 %) (seit 27.06.2022)	- / - (seit 27.06.2022)	
Hakan Cicek	6 / 6 (100 %)	7 / 7 (100 %)					
Yvonne Dunkelmann (bis 10.02.2022)	- / -						
Peter Feldmann	4 / 6 (66,67 %)						
Peter Gerber	5 / 6 (83,33 %)						
Dr. Margarete Haase	6 / 6 (100 %)	7 / 7 (100 %)			3 / 3 (100 %)		1 / 1 (100 %)
Frank-Peter Kaufmann	6 / 6 (100 %)		8 / 8 (100 %)	3 / 3 (100 %)	3 / 3 (100 %)		
Dr. Ulrich Kipper	6 / 6 (100 %)	7 / 7 (100 %)	1 / 1 (100 %) (seit 30.09.2022)				
Lothar Klemm	6 / 6 (100 %)	7 / 7 (100 %)	8 / 8 (100 %)			- / -	
Karin Knappe (seit 08.06.2022)	4 / 4 (100 %)		5 / 5 (100 %) (seit 27.06.2022)	1 / 1 (100 %) (seit 27.06.2022)			
Ramona Lindner (seit 16.02.2022)	6 / 6 (100 %)		7 / 8 (87,50 %)				
Mira Neumaier (bis 30.06.2022)	3 / 3 (100 %)		0 / 3 (0 %)				
Michael Odenwald	6 / 6 (100 %)	7 / 7 (100 %)		3 / 3 (100 %)			
Matthias Pöschko	5 / 6 (83,33 %)		8 / 8 (100 %)		3 / 3 (100 %)		
Qadeer Rana	6 / 6 (100 %)	7 / 7 (100 %)		3 / 3 (100 %)			
Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz)	6 / 6 (100 %)	3 / 3 (100 %) (seit 27.06.2022)		2 / 2 (100 %) (bis 27.06.2022)	3 / 3 (100 %)	- / -	
Sonja Wärtges	5 / 6 (83,33 %)	7 / 7 (100 %)		3 / 3 (100 %)			
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	5 / 6 (83,33 %)		6 / 8 (75 %)	2 / 3 (66,67 %)			

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Vorstand und Aufsichtsrat befassten sich auch im vergangenen Jahr mit der Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) einschließlich der im Jahr 2022 in Kraft getretenen Kodex-Änderungen.

In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat auch seine regelmäßige Effizienzüberprüfung fortgeführt. Diese Selbstbeurteilung wurde im Berichtsjahr mit externer Unterstützung eines Beratungsunternehmens durchgeführt und in der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Dezember 2022 vertieft diskutiert. Den Schwerpunkt der Erörterung bildeten dabei Fragen der Zusammensetzung und Kompetenz des Aufsichtsrats, des Sitzungsmanagements und der Sitzungsinhalte und dessen Rolle und Selbstverständnis.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 15. Dezember 2022 abgegebenen Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung“. Die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Interessenskonflikte von Aufsichtsräten und Vorständen sind im Geschäftsjahr 2022 nicht aufgetreten.

Jahres- und Konzern-Abschlussprüfung sowie Prüfung des Vergütungsberichts

PwC prüfte den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2022 sowie den zusammengefassten Lagebericht und versah diese jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 24. Mai 2022 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden erteilt.

Der Einzelabschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden nach den Regelungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften und der Konzern-Abschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt. Zudem fanden die ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften bei der Erstellung des Konzern-Abschlusses und des zusammengefassten Lageberichts Anwendung. Der Einzelabschluss, der Konzern-Abschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzern-Abschluss und der zusammengefasste Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines handelsrechtlichen Konzern-Abschlusses. Nach Feststellung des Abschlussprüfers besteht ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungs-System, das es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die vorgenannten Unterlagen wurden vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigte sich intensiv mit diesen Unterlagen; der Aufsichtsrat prüfte sie auch selbst. Die Prüfungsberichte von PwC und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 13. März 2023 in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, umfassend behandelt. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erstattete in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Finanz- und Prüfungsausschuss. Einen Schwerpunkt dieser Berichterstattung bildeten die im Bestätigungsvermerk beschriebenen, besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (sogenannte Key Audit Matters). Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Da der Bilanzgewinn der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2022 nach Entnahme aus den anderen Gewinnrücklagen zur Deckung des Jahresfehlbetrags 0,00 € beträgt, sieht die Tagesordnung für die Hauptversammlung 2023 keine Beschlussfassung der Hauptversammlung über die Verwendung eines Bilanzgewinns vor.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 lag dem Aufsichtsrat vor. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen ist:

„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.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abschlussprüfer nahm an der Besprechung des Aufsichtsrats am 13. März 2023 über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teil und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen wurde, keine Einwendungen zu erheben. Dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer wird zugestimmt.

PwC wurde ebenfalls mit der Prüfung des von Vorstand und Aufsichtsrat erstellten Vergütungsberichts der Fraport AG zum 31. Dezember 2022 beauftragt. Über die gesetzlich erforderliche formelle Prüfung gemäß § 162 Absatz 1, 2 AktG hinaus erfolgte auch eine inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts. Der Prüfer konnte sich auf Grundlage der von ihm durchgeführten inhaltlichen Prüfung mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden und bestätigte im Rahmen seines dahingehenden Prüfungsvermerks, dass der Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften des § 162 AktG entspricht. Der Prüfungsvermerk ist dem Vergütungsbericht beigelegt.

Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung

Dem Aufsichtsrat obliegt auch die inhaltliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Zur Vorbereitung dieser Prüfung wurde der Abschlussprüfer PwC mit einer freiwilligen Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung mit begrenzter Sicherheit beauftragt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigte sich intensiv mit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung; der Aufsichtsrat prüfte sie auch selbst.

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 13. März 2023 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ordnungsgemäß ist und den handelsrechtlichen Anforderungen entspricht

Personalia

Im Berichtsjahr 2022 hat das Amtsgericht Frankfurt am Main – wie bereits im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2021 berichtet - die Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat auf Antrag des Vorstands gerichtlich (ersatz-)bestellt, nachdem die Wahl dieser Vertreter rechtskräftig für unwirksam erklärt worden war.

Am 16. Februar 2022 bestellte das Amtsgericht Frankfurt am Main antragsgemäß

- Frau Claudia Amier,
- Herrn Devrim Arslan,
- Herrn Hakan Bölükmeşe,
- Herrn Hakan Cicek,
- Herrn Dr. Ulrich Kipper,
- Frau Ramona Lindner,
- Herrn Matthias Pöschko,
- Herrn Qadeer Rana und
- Herrn Mathias Venema

als Vertreter der Arbeitnehmer zu Mitgliedern des Aufsichtsrats, befristet bis zum Beginn der nächsten turnusmäßigen Amtsperiode der im Jahre 2023 neu zu wählenden Arbeitnehmervertreter.

Nachfolgend kam es zu den nachfolgenden Wechseln im Aufsichtsrat:

- Frau Claudia Amier schied aus dem Aufsichtsrat aufgrund der Beendigung ihres Beschäftigungsverhältnisses bei der Gesellschaft aus.
- Frau Karin Knappe wurde am 8. Juni 2022 befristet bis zum Beginn der nächsten turnusmäßigen Amtsperiode der im Jahr 2023 neu zu wählenden Arbeitnehmervertreter gerichtlich als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.
- Herr Uwe Becker legte aufgrund seiner Ernennung zum Staatssekretär für Europaangelegenheiten des Landes Hessen und dem zuvor erfolgten Ausscheiden aus dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main sein Amt im Aufsichtsrat mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung am 24. Mai 2022 nieder.
- Herr Dr. Bastian Bergerhoff, Stadtkämmerer sowie Dezernent für Finanzen, Beteiligungen und Personal der Stadt Frankfurt am Main, wurde mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 24. Mai 2022 für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 beschließt, als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt.
- Frau Mira Neumaier legte mit Wirkung zum 30. Juni 2022 ihr Amt als Aufsichtsrätin nieder.
- Frau Ines Born wurde am 19. Juli 2022 befristet bis zum Beginn der nächsten turnusmäßigen Amtsperiode der im Jahr 2023 neu zu wählenden Arbeitnehmervertreter zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt.
- Herr Qadeer Rana ist anlässlich des Übergangs der Mehrheitsbeteiligung an der FraSec Aviation Security GmbH auf die Dr. Sasse Gruppe Anfang Januar 2023 aus dem Aufsichtsrat der Fraport AG ausgeschieden.
- Herr Peter Gerber legte mit Wirkung zum 31. Januar 2023 sein Amt als Aufsichtsrat nieder.

Frankfurt am Main, 13. März 2023

Staatsminister Michael Boddenberg
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f Handelsgesetzbuch (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 (Fraport AG und vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften, nachfolgend: Fraport), um eine auf den Konzern bezogene Gesamtaussage zu den Grundsätzen der Unternehmensführung zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Grundsatz 23 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Fassung vom 28. April 2022 (nachfolgend: DCGK) über die Corporate Governance der Gesellschaft.

Der Begriff „Corporate Governance“ steht bei Fraport für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -überwachung. Ziele der Corporate Governance sind bei Fraport die langfristige Wertschaffung sowie die Schaffung und Stärkung von Vertrauen bei Investoren, Kunden, Beschäftigten und in der Öffentlichkeit. Gute Corporate Governance besitzt bei Fraport daher höchsten Stellenwert. In diesem Kontext ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Fraport begleitet die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und überprüft regelmäßig die Unternehmenspraxis im Zusammenhang mit neuen gesetzlichen Vorgaben sowie weiterentwickelten nationalen und internationalen Standards und passt diese bedarfsorientiert an.

Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB wurden die folgenden Angaben nach § 289f Absatz 2 und 5 HGB sowie § 315d HGB nur insoweit in die Jahresabschlussprüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen, als geprüft wurde, ob diese gemacht wurden.

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Maßgebliche Grundlagen der Corporate Governance bei der Fraport AG als börsennotierter Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland sind das deutsche Aktienrecht, das Kapitalmarktrecht sowie der DCGK in seiner jeweils geltenden Fassung. Der DCGK stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Eine Verpflichtung zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK besteht nicht. Vorstand und Aufsichtsrat sind jedoch gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG) verpflichtet, jährlich eine Entsprechenserklärung abzugeben und hinsichtlich etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des DCGK zu informieren und diese zu begründen.

Entsprechenserklärung vom 15. Dezember 2022

Vorstand und Aufsichtsrat gaben zuletzt am 15. Dezember 2022 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG ab:

„Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 16. Dezember 2021. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (DCGK 2019) entsprochen.

Die Fraport AG entspricht darüber hinaus sämtlichen am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022) und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.“

Die Entsprechenserklärung wurde den Aktionärinnen und Aktionären unverzüglich auf der Konzern-Homepage unter

www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des DCGK

Die Fraport AG erfüllt freiwillig auch die Anregungen des DCGK.

Angaben zu weiteren Unternehmensführungspraktiken

Über die gesetzlichen Vorschriften hinaus finden bei Fraport folgende Unternehmensführungspraktiken Anwendung:

Compliance

Die Sicherstellung integren Handelns aller Beschäftigten weltweit hat für Fraport eine hohe Bedeutung. Compliance ist eine zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens gelten im Fraport-Konzern Richtlinien, die von den Beschäftigten einzuhalten sind.

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex für Beschäftigte spiegelt die bei Fraport gelebte Wertekultur wider und enthält die Vorgabe, mit den wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend zu handeln. Der Verhaltenskodex wurde 2021 grundlegend überarbeitet und 2022 in der überarbeiteten Fassung im Fraport-Konzern implementiert.

Für Beschäftigte und Kunden stehen weltweit mehrere Wege zur Verfügung, um potenzielle Compliance-Verstöße sicher und vertrauenswürdig melden zu können. Die eingegangenen Hinweise werden sorgfältig und gewissenhaft bewertet und untersucht. Compliance-Verstöße werden systematisch geahndet und festgestellte Missstände werden beseitigt.

Die Beschäftigten von Fraport werden regelmäßig über verschiedene interne Kanäle zum Thema Compliance informiert und absolvieren Schulungen dazu. Den Beschäftigten stehen über Informationsportale der Verhaltenskodex und die übrigen im Fraport-Konzern jeweils maßgeblichen Compliance-Regelwerke zur Verfügung.

Fraport beschreibt in einem Lieferantenkodex die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit mit Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern. Der vertraglich zu vereinbarenden Lieferantenkodex verpflichtet diese, die jeweils geltenden nationalen Gesetze und die relevanten international anerkannten Normen, Leitsätze und Prinzipien, wie sie auch im Verhaltenskodex verankert sind, einzuhalten.

Das Compliance Management System (CMS) von Fraport ist ein systematisches Instrument, um rechts- und regelkonformes Verhalten im Konzern zu erreichen. Ziel des CMS ist eine integrale und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine rollierende Compliance-Risikoanalyse (CRA), die 2022 zuletzt durchgeführt wurde und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört.

Das Compliance-System im Fraport-Konzern ist zwischen zentraler und lokaler Ebene zu unterscheiden. Der Gesamtvorstand der Fraport AG trägt dabei die Verantwortung für die Organisation des Themas Compliance auch im Fraport-Konzern. Er hat den Leiter des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“, der zugleich als Chief Compliance Officer fungiert, mit der Weiterentwicklung, der Organisation und dem Betrieb des CMS der Fraport AG beauftragt. Die Konzern-Gesellschaften sind verpflichtet, ein lokales CMS nach in den einschlägigen Konzern-Richtlinien vorgegebenen Mindestvorgaben einzurichten. Die Verantwortung für die einzelnen CMS im Konzern liegt bei dem lokalen Management der jeweiligen Konzern-Gesellschaft. Die zentrale CMS-Organisation ist verantwortlich für die Konzern-Vorgaben zu Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der lokalen CMS und die Überwachung der Umsetzung dieser Vorgaben. Der Finanz- und Prüfungsausschuss wird durch den Vorstand mindestens einmal jährlich über den Stand des CMS der Fraport AG und im Konzern unterrichtet.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Fraport ist ein sozial und partnerschaftlich orientierter Konzern. Ziel ist es, an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Arbeitsbedingungen zu sichern. Fraport bietet gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterbildungsmöglichkeiten sowie eine ausgeprägte Unternehmensethik. Obwohl durch die Coronavirus-Pandemie bedingt auch im Jahr 2022 teilweise noch Kurzarbeit unvermeidbar war, um das Unternehmen unter den geänderten Marktgegebenheiten in der finanzwirtschaftlichen Balance zu halten, bleibt es das Ziel von Fraport, allen Beschäftigten eine hohe Arbeitsplatzsicherheit zu bieten. Auch ein ganzheitlicher, integrierter Arbeits- und Gesundheitsschutz ist gerade in Zeiten der Coronavirus-Pandemie wesentlicher Bestandteil der unternehmerischen Gesamtverantwortung Fraports. Sowohl am Standort Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen wurden entsprechend umfassende Schutzmaßnahmen ergriffen.

Der Fraport-Konzern sieht sich darüber hinaus zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt verpflichtet. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich mit dem Thema Nachhaltigkeit in den vergangenen beiden Jahren in besonderem Maße befasst. Bis 2045 ist erklärtes Ziel der Fraport AG und des Fraport-Konzerns CO₂-frei in Scope 1 (direkte Emissionen) und 2 (indirekte Emissionen) zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern ambitionierte Meilensteine für CO₂-Reduzierungen auf dem Weg zur angestrebten Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 beschlossen. Im Jahr 2022 wurde hierfür ein „Masterplan Dekarbonisierung“ zur Erreichung der Klimaschutzziele von Fraport verabschiedet.

Die Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Ziele in wesentlichen Unternehmensentscheidungen ist Teil der Vorstandsbeschlüssen. Die Unternehmensstrategie enthält neben finanziellen auch ökologische und soziale Ziele und bildet hierüber das Grundverständnis von Fraport für eine ausgewogene Unternehmensführung ab. Mittels nichtfinanzieller Kennzahlen wie die CO₂-Emissionen, die zum 31. Dezember und zum 30. Juni erhoben werden, und die Zufriedenheit der Beschäftigten, die im Zweijahres-Rhythmus ermittelt wird, misst das Unternehmen regelmäßig den Grad der Zielerreichung. Die Unternehmensplanung enthält Projekte und Maßnahmen zur Erreichung der finanziellen und der nachhaltigkeitsbezogenen Ziele, sofern diese zur Umsetzung entschieden wurden.

Schließlich engagiert sich die Fraport AG durch Vereinsförderungen und die Unterstützung ehrenamtlicher Tätigkeiten gesellschaftlich, kulturell und sozial.

Weitere Unternehmensführungspraktiken sind auf der Webseite des Unternehmens unter www.fraport.com öffentlich zugänglich.

Struktur und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Entsprechend gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan erreicht wird (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet die Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen.

Vorstand

Der Vorstand der Fraport AG besteht aus den folgenden fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang. Julia Kranenberg trat mit Wirkung zum 1. November 2022 als Arbeitsdirektorin und Nachfolgerin des langjährigen Vorstandsmitglied Michael Müller in den Vorstand der Fraport AG ein, der Ende September 2022 aus dem Vorstand ausgeschieden war.

Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus eine Geschäftsordnung, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für bestimmte wesentliche Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und betrug bisher in der Regel fünf Jahre. Davon abweichend verlängerte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 21. Juni 2021 die Bestellung von Herrn Prof. Dr. Zieschang als Mitglied des Vorstands mit Wirkung zum 1. April 2022 für weitere drei Jahre und zehn Monate bis zum 31. Januar 2026 und in der Sitzung am 14. März 2022 die Bestellung von Frau Anke Giesen mit Wirkung zum 1. Januar 2023 für drei weitere Jahre. Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder wurde grundsätzlich auf 65 Jahre festgelegt. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2022, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG und das geltende Vergütungssystem des Vorstands sind unter www.fraport.com/de/publikationen veröffentlicht.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.

Nähere Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften und Informationen über die jeweiligen Aufgabenbereiche finden sich im Tz. 55 des Konzern-Anhangs als Teil des Geschäftsberichts 2022. Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter [Vorstand \(fraport.com\)](#) verfügbar.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Anteilseignervertreterinnen und -vertretern sowie Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern zusammengesetzt und besteht grundsätzlich aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreterinnen und -vertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmengleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreterinnen und -vertreter kommt, bei einer erneuten Abstimmung eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich (2022: sechs Sitzungen, darunter einer Strategieklausur) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit und die Tätigkeit seiner Ausschüsse. Diese Selbstbeurteilung wurde im Jahr 2022 mit externer Unterstützung eines Beratungsunternehmens durchgeführt und in der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Dezember 2022 vertieft diskutiert. Den Schwerpunkt der Erörterung bildeten dabei das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem einschließlich des Compliance-Management-Systems, das Thema Nachhaltigkeit sowie Fragen der Zusammensetzung und Kompetenz des Aufsichtsrats, des Sitzungsmanagements und der Sitzungsinhalte und dessen Rolle und Selbstverständnis

Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Fraport-Geschäftsberichts 2022 zu finden. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2022, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG, das geltende Vergütungssystem des Aufsichtsrats sowie der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Absatz 3 AktG sind unter www.fraport.de/publikationen veröffentlicht.

Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
Michael Boddenberg (Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 26.05.2020)	Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat vom 01.07.2020 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Dr. Bastian Bergerhoff (Mitglied im Aufsichtsrat seit 24.05.2022)	Devrim Arslan (Mitglied im Aufsichtsrat vom 31.05.2013 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Peter Feldmann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 03.09.2012)	Hakan Bölükmeşe (Mitglied im Aufsichtsrat vom 29.05.2018 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Dr. Margarete Haase (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2011)	Ines Born (Mitglied im Aufsichtsrat seit 19.07.2022)
Frank-Peter Kaufmann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 30.05.2014)	Hakan Cicek (Mitglied im Aufsichtsrat vom 31.05.2013 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Lothar Klemm (Mitglied im Aufsichtsrat seit 10.05.1999)	Dr. Ulrich Kipper (Mitglied im Aufsichtsrat vom 29.05.2018 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Michael Odenwald (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.12.2012)	Karin Knappe (Mitglied im Aufsichtsrat seit 08.06.2022)
Sonja Wärrntges (Mitglied im Aufsichtsrat seit 16.10.2020)	Ramona Lindner (Mitglied im Aufsichtsrat seit 16.02.2022)
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.05.2012)	Matthias Pöschko (Mitglied im Aufsichtsrat vom 01.01.2021 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)

Im Zuge einer rechtskräftig gewordenen Anfechtung der Wahlen der Arbeitnehmervorteiler und Arbeitnehmervorteilerinnen im Aufsichtsrat sind am 10. Februar 2022 die gewählten Mitglieder aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Bis zur Rechtskraft des Beschlusses über die Anfechtung blieben die Personen, deren Wahl angefochten wurde, vollwertiges Aufsichtsratsmitglied. Mit Beschluss vom 16. Februar 2022 hat das Amtsgericht Frankfurt am Main, Registergericht, auf Antrag des Vorstands für die ausgeschiedenen Mitglieder des Aufsichtsrats eine gerichtlich Ersatzbestellung verfügt. In dem Antrag und der gerichtlichen (Ersatz-)bestellung sind neben der mitbestimmungsrechtlichen Beteiligung auch die aktienrechtlichen Vorgaben für den Frauenanteil im Aufsichtsrat berücksichtigt und eingehalten worden. Das gilt auch für die gerichtliche Bestellung von Frau Ines Born als Nachfolgerin der im Jahr 2022 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Mira Neumaier sowie die gerichtliche Bestellung von Frau Karin Knappe als Nachfolgerin der im Jahr 2022 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Frau Claudia Amier.

Herr Qadeer Rana ist anlässlich des Übergangs der Mehrheitsbeteiligung an der FraSec Aviation Security GmbH auf die Dr. Sasse Gruppe Anfang Januar 2023 aus dem Aufsichtsrat der Fraport AG ausgeschieden.

Herr Peter Gerber legte mit Wirkung zum 31. Januar 2023 sein Amt als Aufsichtsrat nieder und ist infolgedessen aus dem Aufsichtsrat der Fraport AG ausgeschieden.

Nähere Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften finden sich in Tz. 56 des Konzern-Anhangs als Teil des Fraport-Geschäftsberichts 2022. Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter [Aufsichtsrat und Beraterkreis \(fraport.com\)](#) verfügbar.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen und Regelungen seiner Geschäftsordnung hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Aufgaben, die Regelanzahl der Sitzungen, die tatsächliche Anzahl der Sitzungen im vergangenen Geschäftsjahr, die planmäßige Anzahl der Mitglieder sowie die tatsächlichen Mitglieder zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Erklärung.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Sitzungen Regel- anzahl	Sitzungen 2022	Mitglieder Regel- anzahl	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen > Befassung insbesondere mit > der Prüfung der Rechnungslegung, > der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, > der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Internen Revisionsystems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance > Stellungnahme > zum Wirtschaftsplan und zu zustimmungspflichtigen Planänderungen, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum zusammengefassten Lagebericht, zur zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer, zum Vorschlag für den Prüfungsbericht des Aufsichtsrats und zur Entlastung des Vorstands > zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten > Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist zuständig für das Auswahlverfahren des Abschlussprüfers > Er überwacht die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Qualität der Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang stimmt er abschließend allen zulässigen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vorab zu 	4	7	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz) Hakan Cicek Dr. Ulrich Kipper Lothar Klemm Michael Odenwald Sonja Wärtnges
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Investitionswesens und Vorbereitung von Beschlüssen bzw. Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen > Abschließende Entscheidung über die Gründung, den Erwerb oder die Veräußerung von unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungsunternehmen, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Gesellschaft aus der Investitions- bzw. beteiligungsbezogenen Maßnahme insgesamt zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt > Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € > Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung 	4	8	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Dr. Ulrich Kipper (stellvertretender Vorsitz) Dr. Bastian Bergerhoff Frank-Peter Kaufmann Karin Knappe Ramona Lindner Matthias Pöschko Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens > Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung 	4	3	8	Hakan Bölükmeşe (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Karin Knappe Michael Odenwald Sonja Wärtnges Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidialausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern 	Nach Bedarf	3	8	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Vorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Devrim Arslan Dr. Bastian Bergerhoff Hakan Bölükmeşe Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann Matthias Pöschko
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	<ul style="list-style-type: none"> > Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt 	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Hakan Bölükmeşe Lothar Klemm
Nominierungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 	Nach Bedarf	1	3	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Dr. Bastian Bergerhoff Dr. Margarete Haase

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte während der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Versammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf im vergangenen Jahr und die Prognosen des Unternehmens durch die Berichterstattung im zusammengefassten Lagebericht informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch die Zwischenberichterstattung sowie weitere Publikationen des Unternehmens auf der Konzern-Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung.

Die Hauptversammlung findet jährlich in den ersten acht Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie Entlastung der Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Änderung der Satzung der Gesellschaft sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht entweder selbst ausüben oder eine dritte Person zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen. Der Vorstand ist ermächtigt vorzusehen, dass Aktionäre ihre Stimme schriftlich oder im Wege elektronischer Kommunikation abgeben dürfen (Briefwahl). Jede Aktie gewährt bei den Abstimmungen eine Stimme.

Das am 28. März 2020 in Kraft getretene Gesetz über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, das durch Artikel 11 des Gesetzes zur weiteren Verkürzung des Restschuldbefreiungsverfahrens und zur Anpassung pandemiebedingter Vorschriften im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins- und Stiftungsrecht sowie im Miet- und Pachtrecht vom 22. Dezember 2020 (Bundesgesetzblatt I Nr. 67 2020, S. 3332) geändert und dessen Geltung durch Artikel 15 des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfe 2021“ und zur vorübergehenden Aussetzung der Insolvenzantragspflicht wegen Starkregenfällen und Hochwassern im Juli 2021 sowie zur Änderung weiterer Gesetze vom 10. September 2021 (Bundesgesetzblatt I Nr. 63 2021, S. 4153) bis zum 31. August 2022 verlängert wurde (COVID-19-Gesetz), ermöglichte, ordentliche Hauptversammlungen auch des Jahres 2022 ohne physische Präsenz der Aktionärinnen und Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abzuhalten (virtuelle Hauptversammlung). Angesichts der andauernden Coronavirus-Pandemie, der vom Land Hessen insoweit beschlossenen Verhaltensregeln und des Ziels, der weiteren Ausbreitung von COVID-19 entgegenzuwirken sowie Gesundheitsrisiken für die Aktionärinnen und Aktionäre, die an der Hauptversammlung mitwirkenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und externen Dienstleister sowie die Organmitglieder der Gesellschaft zu vermeiden, hat der Vorstand der Fraport AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch im Jahr 2022 von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Mit Artikel 2 des Gesetzes zur Einführung virtueller Hauptversammlungen von Aktiengesellschaften und Änderung genossenschafts- sowie insolvenz- und restrukturierungsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2022, S. 1166 ff.) wurde § 118a in das Aktiengesetz eingefügt. Dieser soll auch nach dem Auslaufen der gesetzlichen Sonderregelungen infolge der Coronavirus-Pandemie die Durchführung virtueller Hauptversammlungen dauerhaft ermöglichen. Hierfür bedarf es einer Satzungsänderung, welche die virtuelle Hauptversammlung für maximal fünf Jahre ermöglicht. Vor dem Hintergrund der andauernden Coronavirus-Pandemie stimmte der Aufsichtsrat am 30. September 2022 zu, die ordentliche Hauptversammlung am 23. Mai 2023 auf Grundlage der im Jahr 2022 in Kraft getretenen (Übergangs-)Bestimmungen des § 26n Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Aktiengesetz wiederum als virtuelle Hauptversammlung gemäß § 118a AktG ohne physische Präsenz der Aktionärinnen und Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abzuhalten und der Hauptversammlung 2023 eine Änderung der Satzung der Fraport AG vorzuschlagen, die auf der Grundlage der geänderten Gesetzeslage auch künftig die Durchführung virtueller Hauptversammlungen durch eine entsprechende Ermächtigung des Vorstands ermöglichen soll. Hierbei handelt es sich lediglich um eine Ermächtigung an den Vorstand zur Durchführung virtueller Hauptversammlungen, ohne dass bereits eine Entscheidung darüber getroffen ist, ob künftige Hauptversammlungen wieder in virtueller Form oder als Präsenzveranstaltung stattfinden werden. Für künftige Hauptversammlungen soll jeweils gesondert und unter Berücksichtigung der Umstände des jeweiligen Einzelfalls entschieden werden, ob von der Ermächtigung Gebrauch gemacht und eine Hauptversammlung als virtuelle Hauptversammlung abgehalten werden soll. Der Vorstand wird seine Entscheidungen unter Berücksichtigung der Interessen der Gesellschaft und ihrer Aktionäre treffen und hierbei insbesondere die Wahrung der Aktionärsrechte ebenso wie Aspekte des Gesundheitsschutzes der Beteiligten, Aufwand und Kosten sowie Nachhaltigkeitsfragen in den Blick nehmen. Der Vorstand hat sich im Februar 2023 und der Aufsichtsrat hat sich im März 2023 nochmals mit der Durchführung der Hauptversammlung der Fraport AG im Jahr 2023 als virtuelle Veranstaltung befasst und bestätigt, dass die Hauptversammlung 2023 als virtuelle Veranstaltung stattfinden soll. Hierfür sprachen unter anderem die deutlich vereinfachte Teilnahmemöglichkeit, insbesondere für internationale Aktionäre sowie Aktionäre mit weiter entferntem Inlandwohnsitz, die Ermöglichung gleicher Teilhaberechte von Aktionären bei der virtuellen Hauptversammlung, die Nachhaltigkeit des Formats sowie die Einsparung von Kosten gegenüber einer Präsenzveranstaltung.

Zielgrößen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat, Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands

Nach dem Aktiengesetz muss bei der Fraport AG als börsennotierte Gesellschaft, für die das Mitbestimmungsgesetz gilt und deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein (Mindestbeteiligungsgebot). Im Berichtsjahr hat die Fraport AG dieser Vorgabe entsprochen.

Für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands sind Zielgrößen und Fristen für die Erreichung dieser Ziele festzulegen.

Eine Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat ist bei der Fraport AG nicht erforderlich, da für den Aufsichtsrat der Fraport AG gemäß § 96 Absatz 2 AktG bereits eine feste Geschlechterquote gilt.

Zielgrößen für den Vorstand

Gilt für den Vorstand das Mindestbeteiligungsgebot, entfällt nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes die Pflicht zur Zielgrößensetzung für den Vorstand.

Der Aufsichtsrat hat die im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 festgelegte Zielgröße von 25 % für den Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG auch nach Wegfall der Pflicht zur Zielgrößensetzung für den Vorstand unverändert bestehen lassen. Diese Zielgröße sollte bis zum 30. Juni 2017 erreicht sein. Mit der Bestellung von Herrn Dr. Pierre Dominique Prümm zum 1. Juli 2019 erfolgte eine Erweiterung des Vorstands auf fünf Mitglieder. Infolgedessen bestand der Vorstand vom 1. Juli 2019 bis Ende September 2022 aus einem weiblichen und vier männlichen Mitgliedern, wodurch die Zielgröße in diesem Zeitraum verfehlt wurde. Seit dem Ende September 2022 erfolgten Ausscheiden von Herrn Michael Müller aus dem Vorstand wird die festgelegte Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG wieder erreicht. Der Frauenanteil im Vorstand konnte mit dem Eintritt von Julia Kranenberg zum 1. November 2022 in den Vorstand der Fraport AG auf 40 % erhöht werden.

Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

Nach § 76 Absatz 4 AktG und Grundsatz 3 DCGK legt der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen fest.

Zum Jahreswechsel 2021/2022 hat der Vorstand für die Fraport AG eine Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) von 31,8 % und eine Zielgröße von 30,9 % für den Frauenanteil in der darunterliegenden Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2026 festgelegt. Für den Konzern hat der Vorstand darüber hinaus für denselben Zeitraum eine Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) von 30,8% und eine Zielgröße von 30,2 % für den Frauenanteil in der darunterliegenden Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) beschlossen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 lag der tatsächlich erreichte Frauenanteil bei der Fraport AG in der ersten Führungsebene bei 19,0 % und in der zweiten Führungsebene bei 30,8 %. Im Konzern lag der zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 erreichte Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 23,1 % und in der zweiten Führungsebene bei 31,6 %.

Geschlechterquote im Aufsichtsrat

Gemäß § 96 Absatz 2 AktG (Grundsatz 11 DCGK) ist bei Neuwahlen und Entsendungen in den Aufsichtsrat der Fraport AG die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Mindestanteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat zu erfüllen.

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen sind. Dieser Anforderung wurde im Rahmen der Neuwahlen zum Aufsichtsrat 2018 und bei späteren gerichtlichen Bestellungen beziehungsweise der Nachwahlen zum Aufsichtsrat 2020, 2021 und 2022 Rechnung getragen. Derzeit besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

Auch im Hinblick auf die im Jahr 2023 stattfindenden Wahlen zum Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat im November 2022 im schriftlichen Verfahren nochmals beschlossen, dass die Quoten von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer jeweils

getrennt zu erfüllen sind. Dies bedeutet, dass der Hauptversammlung am 23. Mai 2023 für die Wahl der Anteilseignervertreter und für die 2023 stattfindende Wahl der Arbeitnehmervertreter zum Aufsichtsrat jeweils mindestens drei Frauen und mindestens drei Männer zur Wahl vorzuschlagen sind.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats; Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand sowie Nachfolgeplanung Vorstand

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2022 und Beschluss des Aufsichtsrats am 13. März 2023 ein neues Anforderungsprofil für die Aufsichtsratsmitglieder der Fraport AG verabschiedet, das unter anderem vorsieht, dass der Aufsichtsrat insgesamt über angemessene Expertise im Hinblick auf für Fraport bedeutsame Nachhaltigkeitsfragen sowie die Nachhaltigkeitsberichterstattung verfügen soll. Bei der Nominierung und den Wahlvorschlägen zu den Kandidaten und Kandidatinnen für die nächsten Aufsichtsratswahlen im Jahr 2023 ist das neue Anforderungsprofil zu beachten.

Danach sind die Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium (einschließlich des Diversitätskonzepts) wie folgt formuliert:

„Ziel ist es, den Aufsichtsrat so zu besetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung der Geschäftsführung des Unternehmens durch den Aufsichtsrat sichergestellt ist. Dabei ist zu beachten, dass der Aufsichtsrat als Kollektivorgan in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügt. Es kann in diesem Zusammenhang nicht erwartet werden, dass jedes einzelne Aufsichtsratsmitglied alle erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in vollem Umfang aufweist, jedoch soll für jeden Aspekt der Aufsichtsrats Tätigkeit mindestens ein Aufsichtsratsmitglied als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stehen, sodass die umfassenden Kenntnisse und Erfahrungen durch die Gesamtheit der Aufsichtsratsmitglieder abgebildet werden. Diese sollten unter anderem ein Verständnis des relevanten Marktumfelds, finanzwirtschaftliche und kaufmännische Erfahrung sowie die regionale Verankerung umfassen.

Daneben sind von jedem Aufsichtsratsmitglied bestimmte unverzichtbare allgemeine Kenntnisse und Erfahrungen zu verlangen, die der Art, dem Umfang und der Komplexität der Geschäfte sowie der Risikostruktur eines international agierenden Unternehmens wie der Fraport AG angemessen sind.

Unter Wahrung der vom Aufsichtsrat festgelegten Regel-Altersgrenze von 72 Jahren im Zeitpunkt der Wahl beziehungsweise Wiederwahl, von der im begründeten Einzelfall abgewichen werden darf, soweit keine Zweifel an der Eignung der vorgeschlagenen Personen bestehen und deren Wahl trotz Überschreitens der Altersgrenze im Interesse des Unternehmens zweckmäßig erscheint, sowie den vom Aufsichtsrat festgelegten Zielgrößen von einem Anteil von in der Regel mindestens 30% an Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat, die zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht älter als 62 Jahre sind, sollen Kandidaten vorgeschlagen werden, die durch ihre Integrität, Leistungsbereitschaft, zeitliche Verfügbarkeit und Persönlichkeit in der Lage sind, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen der Fraport AG in der Öffentlichkeit zu wahren. Bei den Wahlvorschlägen ist auch auf Vielfalt (Diversity) zu achten und eine Berücksichtigung von Frauen und Männern entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen sicherzustellen. Dem Aufsichtsrat sollen zudem mindestens drei unabhängige Mitglieder angehören.“

Zum Stand der Umsetzung ist zu sagen, dass der derzeitige Aufsichtsrat mit dem breiten Spektrum wirtschaftlicher, politischer und unternehmensinterner Expertise seiner Mitglieder über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügt. Die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium (einschließlich des Diversitätskonzepts) werden bei der Wahl zum Aufsichtsrat 2023 berücksichtigt.

Dem Aufsichtsrat gehören zudem sowohl eine ausreichende Zahl von Mitgliedern an, die über internationale Erfahrung verfügen, als auch eine hinreichende Anzahl mit starker regionaler Verankerung dank ihrer kommunalen und landespolitischen Mandate.

Im Hinblick auf die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Mindestanteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat im Jahr 2015 und zuletzt im Jahr 2022 beschlossen, dass diese Quote von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmervertreter getrennt zu erfüllen ist.

Dieser Zielsetzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat seit der Hauptversammlung 2018 beziehungsweise der Nachwahl zum Aufsichtsrat in der Hauptversammlung 2020 aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weib-

lichen und sieben männlichen Arbeitnehmervetretern. Für die im Jahr 2023 stattfindenden Aufsichtsratswahlen sind die vorgeannten, von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmervetreter getrennt zu erfüllenden Quoten, wieder entsprechend zu berücksichtigen.

Gemäß § 100 Abs. 5 AktG muss mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Laut der Empfehlung D.3 des DCGK soll der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören gemäß der Empfehlung D.3 des DCGK auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein.

Mit den Aufsichtsratsmitgliedern Frau Dr. Margarete Haase, die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses ist, und Frau Sonja Wäntges verfügen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses über den nach § 100 Absatz 5 AktG geforderten Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Der Aufsichtsrat der Fraport AG erfüllt damit die aktienrechtlichen Anforderungen im Hinblick auf das Erfordernis von Aufsichtsratsmitgliedern mit Sachverstand in den Bereichen Rechnungslegung und Abschlussprüfung.

Frau Dr. Haase hat ein erfolgreich abgeschlossenes Studium zur Diplom-Kauffrau an der Wirtschaftsuniversität Wien absolviert und wurde dort promoviert. Zusätzlich absolvierte sie das Executive Education Programme der Harvard Business School in Boston. Frau Dr. Haase verantwortete im Verlauf ihres beruflichen Werdegangs zahlreiche Funktionen, die sie als Expertin auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung ausweisen. Sie war unter anderem Leiterin im Controlling, Bereichsleiterin für die Konzernplanung- und Steuerung, Kaufmännische Leiterin, Director Corporate Audit sowie Vorstandsmitglied von Gesellschaften des Daimler-Konzerns. Bis April 2018 war Frau Dr. Haase Vorstand für Corporate Finance, Human Resources und Investor Relations bei der Deutz AG, Köln. Seit Februar 2016 ist Frau Dr. Haase Mitglied der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex.

Frau Wäntges absolvierte ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der TU Braunschweig und der Universität Hannover, das sie als Diplom-Ökonomin abschloss. Frau Wäntges war mehrere Jahre bei führenden Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften tätig und ist seit 2013 Finanzvorstand und seit 2017 zudem Vorstandsvorsitzende der DIC Asset AG. In dieser Funktion verantwortet Frau Wäntges unter anderem „Environmental, Social + Governance“- und Nachhaltigkeitsthemen sowie den Nachhaltigkeitsbericht, den die DIC Asset AG seit 2011 aufstellt.

Dem Aufsichtsrat soll auf der Anteilseignerseite eine nach deren Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören; dabei soll die Eigentümerstruktur berücksichtigt werden (vgl. Empfehlung C.6 DCGK). Hierzu hat der Aufsichtsrat beschlossen, dass dem Gremium mindestens drei unabhängige Anteilseignervetreter angehören sollen. Hinsichtlich dieses Ziels ist festzustellen, dass dem Aufsichtsrat im Berichtsjahr mit Frau Dr. Margarete Haase, Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt sowie Frau Sonja Wäntges drei, von der Gesellschaft, ihrem Vorstand sowie vom kontrollierenden Aktionär unabhängige Anteilseignervetreterinnen angehörten und somit das Ziel erreicht ist.

Frau Dr. Haase ist aus Sicht von Vorstand und Aufsichtsrat trotz der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der Fraport AG von mehr als 12 Jahren (Mitglied seit 1. Januar 2011) als von der Gesellschaft und vom Vorstand unabhängig einzuordnen, aufgrund ihrer Persönlichkeit, ihrer Integrität sowie ihrer Professionalität, verbunden mit langjährigen diversen beruflichen Tätigkeiten mit Führungsverantwortung außerhalb von Fraport, bestehen keinerlei Zweifel im Hinblick auf ihre Unabhängigkeit von der Fraport AG und vom Vorstand. Frau Dr. Haase zeigt durch ihre Arbeit als Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses, dass sie in ihrer Aufsichtsratsarbeit bei der Fraport AG über die notwendige kritische Distanz zur Gesellschaft und zum Vorstand verfügt. Aufgrund ihres Formats und ihrer Souveränität führt sie offen Diskussionen mit dem Vorstand und hinterfragt Vorlagen kritisch. Dr. Haase ist ferner auch Mitglied des Aufsichtsrats der ING Bank, der Marquard & Bahls AG und Vorsitzende des Aufsichtsrates der ams OSRAM AG, was ihre Unabhängigkeit von der Fraport AG und ihrem Vorstand unterstreicht.

Im Weiteren erfüllt die Fraport AG auch die Empfehlungen C.7 und C.9 DCGK, wonach mehr als die Hälfte der Anteilseignervetreter von der Gesellschaft und vom Vorstand bzw. mindestens zwei der Anteilseignervetreter unabhängig vom kontrollierenden

Aktionär sein sollen. Ebenfalls ist festzustellen, dass sowohl der Aufsichtsratsvorsitzende als auch die Vorsitzende des Prüfungsausschusses (siehe oben) sowie der Vorsitzende des Präsidialausschusses als unabhängig im Sinne der Empfehlung C.10 DCGK angesehen werden.

Der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat werden auch in Zukunft bei den Wahlvorschlägen für Aufsichtsratskandidaten gegenüber der Hauptversammlung die dargestellte Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats angemessen berücksichtigen.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auch auf die Diversität in diesem Gremium (Empfehlung B.1 DCGK). Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat hinsichtlich des Vorstands – vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Qualifikation seiner Mitglieder – derzeit noch kein ausformuliertes Diversitätskonzept.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand und auf Grundlage der Vorarbeit durch den Präsidialausschuss für die langfristige Nachfolgeplanung des Vorstands. Bei der langfristigen Nachfolgeplanung werden neben den Anforderungen des Aktiengesetzes und des DCGK die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen, der Struktur des Vorstands einschließlich der Ressortverteilung und der genannten persönlichen Kriterien entwickelt der Präsidialausschuss ein Idealprofil, auf dessen Basis er eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellt. Mit diesen Kandidaten werden strukturierte Gespräche geführt. Anschließend wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung zur Beschlussfassung unterbreitet.

Der Stand der Umsetzung des Anforderungsprofils für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Fraport AG ist im Überblick in der nachstehenden Qualifikationsmatrix dargestellt. Die allgemeinen Anforderungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Fraport sind von allen Aufsichtsratsmitgliedern erfüllt. Dies beinhaltet ein allgemeines Verständnis der Luftverkehrswirtschaft, insbesondere des Marktumfelds eines Flughafenbetreibers, der einzelnen Geschäftsfelder, der Kundenbedürfnisse, der Regionen, in denen die Fraport AG tätig ist, und der strategischen Ausrichtung des Unternehmens sowie des Gesamt-Konzerns. Die zum Zeitpunkt dieser Erklärung im Amt befindlichen Mitglieder des Aufsichtsrats sind folglich in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem Fraport tätig ist, vertraut.

Qualifikationsmatrix: Anteilseignervertreter

	Michael Boddenberg	Dr. Bastian Bergerhoff	Peter Feldman	Dr. Margarete Haase
Mitglied seit	26.05.2020	24.05.2022	03.09.2012	01.01.2011
gewählt/bestellt bis	Mai 23	Mai 23	Mai 23	Mai 23
Geschlecht	männlich	männlich	männlich	weiblich
Geburtsjahr	1959	1968	1958	1953
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Österreichisch
Ausbildungshintergrund	Meister im Fleischerhandwerk	Promovierter Diplom-Physiker	Diplom-Politologe und Sozialbetriebswirt	Promovierte Diplom- Kauffrau
Beruf	Hessischer Finanzminister	Stadtkämmerer und Dezernent für Finanzen, Beteiligungen und Personal der Stadt Frankfurt am Main	Ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main	Selbständige Unternehmensberaterin
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	X	X	X
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)			X ¹⁾	X
Personalführung / Personalmanagement	X	X	X	X
Internationale Geschäftsaktivitäten / Internationale Erfahrung			X	X
Rechnungslegung	X			X
Abschlussprüfung				X
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement		X		X
Recht und Compliance				
Nachhaltigkeit / Nachhaltigkeitsberichterstattung	X	X		
Strategieentwicklung und -umsetzung	X	X	X	X
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit		X		X

¹⁾ Seit 11. November 2022.

Qualifikationsmatrix: Arbeitnehmervertreter

	Devrim Arslan	Ines Born	Hakan Bölükese	Hakan Cicek
Mitglied seit	31.05.2013	19.07.2022	29.05.2018	31.05.2013
gewählt/bestellt bis	Mai 23	Mai 23	Mai 23	Mai 23
Geschlecht	männlich	weiblich	männlich	männlich
Geburtsjahr	1977	1989	1976	1973
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch/Türkisch	Deutsch
Ausbildungshintergrund	Kfz-Mechaniker	Verwaltungsfachwirtin und Kauffrau für Bürokommunikation	Chemielaborant, Geprüfter Flugzeugabfertiger und Studium an der europäi- schen Akademie der Arbeit	Elektriker und Personalfach- kaufmann/Bachelor Professional of Human Resources Management
Beruf	Kaufmännischer Angestellter FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH	Gewerkschaftssekretärin	Betriebsratsvorsitzender Fraport AG	Betriebsratsmitglied, Personalfachkaufmann
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. (s. Empfehlung C.7 und C.8)		X		
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)	X	X	X	X
Personalführung/Personalmanagement		X	X	
Internationale Geschäftsaktivitäten/Internationale Erfahrung				
Rechnungslegung		X		
Abschlussprüfung				
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement				
Recht und Compliance		X		
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung		X		
Strategieentwicklung und -umsetzung				
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit				

	Frank-Peter Kaufmann	Lothar Klemm	Michael Odenwald	Sonja Wärtnges	Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
	30.05.2014	10.05.1999	11.12.2012	16.10.2020	11.05.2012
	Mai 23	Mai 23	Mai 23	Mai 23	Mai 23
	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich
	1948	1949	1958	1967	1969
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Diplom-Physiker	Jurist	Jurist	Diplom-Kauffrau	Promovierte Diplom-Ingenieurin Maschinenbau
	Mitglied des Hessischen Landtags	Hessischer Staatsminister a.D., selbständiger Rechtsanwalt	Staatssekretär a.D.	Vorsitzende des Vorstands der DIC Asset AG	Mitglied der Geschäftsführung der SMS group GmbH / Professor of Global Production Logistics
	X		X	X	X
		X	X	X	X
	X	X	X	X	X
		X	X	X	X
	X			X	
				X	
				X	X
		X	X		
	X		X		X
		X	X	X	X
				X	X

	Dr. Ulrich Kipper	Karin Knappe	Ramona Lindner	Matthias Pöschko	Mathias Venema
	29.05.2018	08.06.2022	16.02.2022	01.01.2021	01.07.2020
	Mai 23	Mai 23	Mai 23	Mai 23	Mai 23
	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich
	1960	1975	1975	1973	1972
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Promovierter Diplom-Physiker	Physiklaborantin, Dipl.-Ing. Umwelttechnik/Umweltmesstechnik und Master of Arts Personalentwicklung	Radio- und Fernstechnikerin, Informations- und Telekommunikationssystemkauffrau und (Personal-) Disponentin für Luftsicherheitskontrollen (i. S. v. § 5 LuftsicherheitsG)	Kfz-Mechatroniker/Rettungssanitäter/Hauptbrandmeister Werkfeuerwehmann	Magister Politikwissenschaft, Volkswirtschaftslehre sowie Mittlere und Neuere Geschichte
	Servicebereichsleiter Zentrales Infrastrukturmanagement der Fraport AG	Freigestellte Betriebsrätin, Vorsitzende des Konzernbetriebsrates der Fraport AG	(Personal-)Disponentin für Luftsicherheitskontrollen, FraSec Aviation Security GmbH	Feuerwehmann/Betriebsratsmitglied	Gewerkschaftssekretär
					X
	X	X	X	X	X
	X	X	X		X
	X	X			
	X				
	X				
	X	X			
	X	X			X
	X	X			

Weitere Angaben

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 erfolgen im Vergütungsbericht. Der Vergütungsbericht wurde einer formellen und inhaltlichen Prüfung durch den Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. Der Vergütungsbericht ist als gesondertes Dokument unter www.fraport.com/de/publikationen veröffentlicht.

Erwerb oder Veräußerung von Aktien der Gesellschaft (Directors' Dealings)

Gemäß Artikel 19 der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) sind Organmitglieder und sonstige Führungspersonen (Directors) und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente offenzulegen, soweit der Wert der innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 20.000 € übersteigt. Die Mitteilungen darüber werden unverzüglich von der Fraport AG veröffentlicht.

Anteilsbesitz der Organe

Der Gesamtaktienbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb von 1 % der von der Fraport AG insgesamt ausgegebenen Aktien.

Risiko- und Chancenmanagement

Corporate Governance bedeutet für Fraport auch einen verantwortungsvollen Umgang mit Unternehmensrisiken und -chancen. Aus diesem Grund hat Fraport ein umfassendes konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System eingeführt. Die Struktur des Risiko- und Chancenmanagement-Systems sowie ein Bericht über wesentliche Risiken und unternehmerische Chancen werden durch den Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Geschäftsjahr eingehend dargestellt. Unterjährige Veränderungen wesentlicher Risiken oder die Erschließung wesentlicher Chancen werden je nach Bedeutung für das Unternehmen entweder per Ad-hoc-Mitteilung oder im Rahmen der unterjährigen Finanzberichterstattung veröffentlicht.

Das Interne Kontrollsystem (IKS) sowie das Risikomanagementsystem (RMS) sind durch Richtlinien im Fraport-Konzern implementiert. Im Risikomanagementsystem werden auch die Maßnahmen zur Erfüllung der nachhaltigkeitsbezogenen Unternehmensziele (fortlaufend) einer Abweichungsanalyse unterzogen.

Zur Angemessenheitsprüfung werden die Prozesse, Risiken und Kontrollen im zentralen IKS jährlich überprüft und aktualisiert. Die Wirksamkeitsprüfung des IKS erfolgt durch ein jährliches Control-Self-Assessment durch die Kontrollverantwortlichen mit Freigabe durch die Prozessverantwortlichen (Vier-Augen-Prinzip). Die Ergebnisse des Control-Self-Assessments werden jährlich im Finanz- und Prüfungsausschuss präsentiert. Das IKS sowie die Weiterentwicklung des RMS werden durch die Interne Revision überprüft.

Das Risikofrüherkennungs-System ist zudem Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer. Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung wird durch den Aufsichtsrat überwacht. Für Fraport übernimmt dies gemäß § 107 Absatz 3 AktG der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Fraport AG.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Fraport erstellt seinen Konzern-Abschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nach § 315 Absatz 5 HGB wird ein zusammengefasster Lagebericht erstellt. Der Jahresabschluss der Fraport AG wird nach den Vorschriften des HGB erstellt. Nähere Angaben zu den Grundsätzen der Bilanzierung liefern die Anhänge der jeweiligen Abschlüsse. Der Jahres- und der Konzern-Abschluss werden innerhalb von 90 Tagen nach Ende des Geschäftsjahres veröffentlicht.

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2022 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main (nachfolgend: PwC), die Fraport damit im zehnten aufeinanderfolgenden Jahr prüfte. Vor der Unterbreitung des Wahlvorschlags haben der Aufsichtsrat und sein Prüfungsausschuss eine Unabhängigkeitserklärung von PwC eingeholt. Die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefass-

ten Lageberichts erfolgte 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. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass er den Aufsichtsrat der Fraport AG über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren beziehungsweise im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Prüfung des Konzernabschlusses oder des zusammengefassten Lageberichts Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

Der Abschlussprüfer nahm unterjährig auch an den Beratungen des Finanz- und Prüfungsausschusses zu den Konzern-Zwischenabschlüssen und den Beratungen des Aufsichtsrats der Fraport AG über den Jahres- und Konzern-Abschluss teil. Entsprechend der Empfehlung D.10 des DCGK diskutierte der Finanz- und Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse. Die Vorsitzende des Prüfungsausschusses Frau Dr. Haase tauschte sich regelmäßig mit dem Abschlussprüfer über den Fortgang der Prüfung aus und berichtete dem Ausschuss hierüber. Der Finanz- und Prüfungsausschuss berät regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand.

Für das Geschäftsjahr 2023 steht ein turnusmäßiger Prüferwechsel an. Hierfür wurde durch den Finanz- und Prüfungsausschuss im Jahr 2022 ein Auswahlprozess durchgeführt. Nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens hat der Finanz- und Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung mit zwei Kandidaten und eine Präferenz zum Vorschlag eines Kandidaten an die Hauptversammlung 2023 unterbreitet. Der Aufsichtsrat hat daraufhin beschlossen, die Prüfungsgesellschaft Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, der Hauptversammlung zur Wahl als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 vorzuschlagen.

Offenlegung der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung

Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung hat der Vorstand am 13. März 2023 unter

📄 www.fraport.de/corporategovernance offengelegt.

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2022

Das Börsenjahr 2022 war maßgeblich von den Auswirkungen der Invasion Russlands in die Ukraine beeinflusst. Steigende Inflation und Energiepreise sowie erwartete und umgesetzte Leitzinserhöhungen wirkten dämpfend auf die Entwicklung der Aktienmärkte. So beendete der deutsche Leitindex DAX das Geschäftsjahr mit 13.923 Punkten, einem Minus von 12,3 % gegenüber dem Schlusskurs von 2021. Der MDAX verzeichnete 2022 ebenfalls eine deutlich negative Entwicklung. Zum Ende des Börsenjahres notierte dieser gegenüber Jahresbeginn sogar um 28,5 % niedriger bei 25.117 Punkten. Dennoch gab es auch Einzelaktien, die 2022 von den aktuellen Entwicklungen profitierten, wie zum Beispiel Unternehmen der Rüstungsindustrie oder des Bankensektors.

Die Fraport-Aktie verlor nach einer spürbaren Erholung im Geschäftsjahr 2021 im negativen Marktumfeld 2022 deutlich und schloss mit einem Minus von 35,7 % bei 38,05 €. Nach zunächst deutlichem Zuwachs bis Mitte Februar 2022 (+14,3 %), gab die Fraport-Aktie in der Folge der russischen Invasion in die Ukraine bis zum Ende des ersten Quartals um insgesamt 14,7 % nach. Diese Entwicklung setzte sich mit einem Verlust von 17,8 % im zweiten Quartal und 10,4 % im dritten Quartal fort. Dabei war der Aktienkurs zusätzlich zu den Marktentwicklungen auch durch die vergleichsweise hohe Verschuldung des Unternehmens im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie und den weiter laufenden Ausbauinvestitionen in Frankfurt und Lima belastet. Nachdem die Fraport-Aktie am 21. Oktober ihren Jahrestiefstwert von 36,20 € erreichte, erholte sich der Kurs auch vor dem Hintergrund zunehmender Marktöffnungen in Fernost, leicht abnehmender Inflation und damit den Aussichten auf geringere Zinsschritte zum Jahresende. Das vierte Quartal schloss so insgesamt mit einem Plus von 2,3 % ab.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag inklusive strategischer Aktionäre, die nicht dem Free Float zugerechnet werden, zum Jahresschluss bei rund 3,5 Mrd € (im Vorjahr: 5,5 Mrd €). Die Aktie belegte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 28. Rang der 50 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 25). Mit durchschnittlich 202.994 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie im Jahr 2022 unter dem Vorjahresniveau von 256.728.

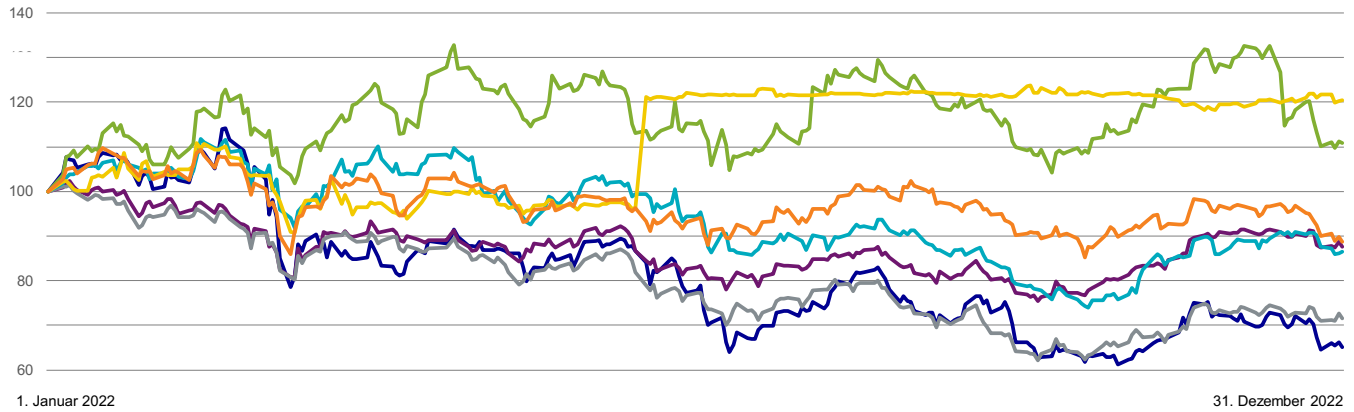
Fraport-Aktie

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Eröffnungskurs in €	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04
Schlusskurs in €	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94
Veränderung absolut in €	-21,13	+9,82	-26,42	+13,32	-29,40	+35,69	-2,77	+10,90
Veränderung in %	-35,7	+19,9	-34,9	+21,3	-32,0	+63,5	-4,7	+22,7
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	67,62	68,30	75,50	78,68	96,94	91,86	58,94	62,30
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	36,20	43,12	30,01	61,44	61,56	55,26	45,25	48,04
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	48,08	55,58	44,52	73,20	79,18	74,12	51,77	56,34
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	202.994	256.728	398.143	128.953	160.367	173.015	173.666	151.188
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	3.518	5.472	4.564	7.007	5.776	8.494	5.192	5.443

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen im Jahr 2022 folgende Entwicklungen auf: AENA -15,1 %, Aéroports de Paris +12,3 %, Flughafen Wien +20,2 % und Flughafen Zürich -11,4 %.

Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2022

in % (auf 100 indiziert)



■ Fraport AG ■ DAX ■ MDAX ■ AENA ■ Aéroports de Paris ■ Flughafen Wien ■ Flughafen Zürich

Quelle: vwd group/EQS Group AG

Kapitalmarktrelevante Daten

		2022	2021
Grundkapital Fraport AG ¹⁾	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 ²⁾	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 %	-35,7	19,9
Beta relativ zum MDAX		0,99	0,83
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	1,43	0,90
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	1,43	0,89
Kurs-Gewinn-Verhältnis		26,6	65,8
Dividende je Aktie ³⁾	in €	0,00	0,00
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	0,00	0,00
Dividendenrendite zum 31. Dezember ³⁾	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

¹⁾ Inklusive der eigenen Aktien

²⁾ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

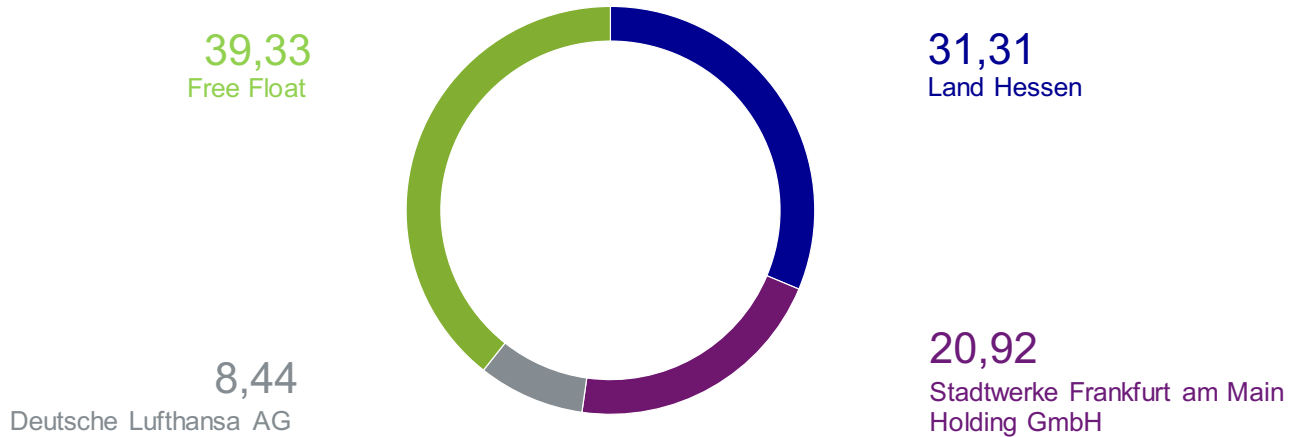
³⁾ Bezogen auf die vorgeschlagene Dividende (2022)

Entwicklung der Aktionärsstruktur

Im Januar 2022 hat British Columbia Investment Management Corporation als größter institutioneller Einzelinvestor die Anteilshöhe von 3 % unterschritten.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2022¹⁾

in %



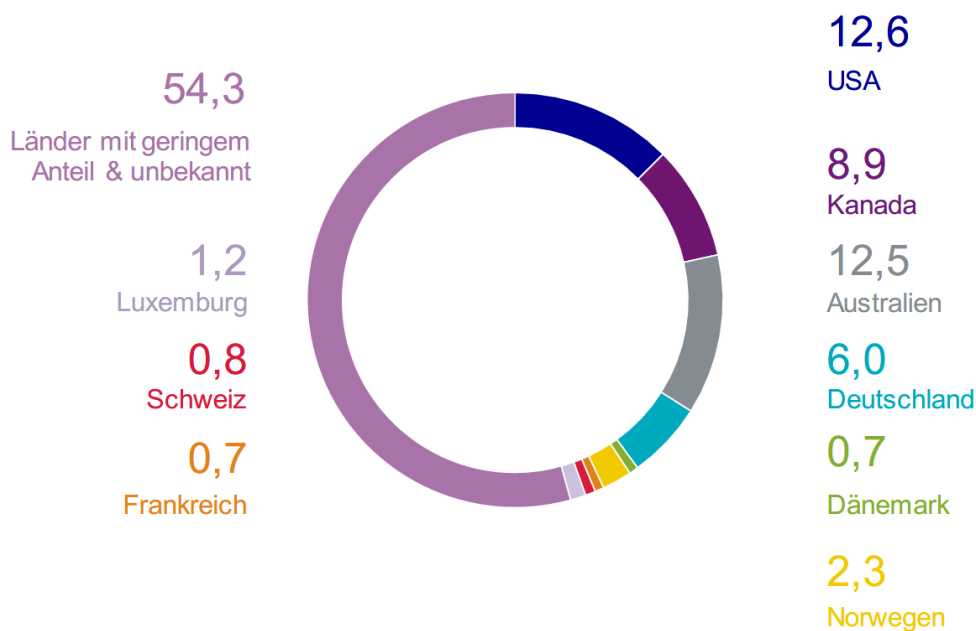
¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2022 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

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 20,92 %, 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.

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

Streubesitz-Verteilung¹⁾

in %



¹⁾ Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2022 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 zusammengefasst.

Quelle: Bloomberg

Dividende für das Geschäftsjahr 2022 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, darunter vor allem die Erhöhung der Nettofinanzschulden des Fraport-Konzerns, beabsichtigen der Vorstand und der Aufsichtsrat, wie bereits im Vorjahr, der Hauptversammlung 2023 keine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2022, sondern die Einstellung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2022 in die Gewinnrücklagen, vorzuschlagen.

Mittelfristig zielt der Vorstand darauf ab, die bisherige Dividendenpolitik von Fraport wieder einzuführen. Dabei strebte 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 oder virtuell. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- und Gruppentermine sowie Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden und dem Finanzvorstand des Unternehmens statt. Zentrale Themen der Gespräche waren im Jahr 2022 die Passagierentwicklungen und -prognosen an den Konzern-Flughäfen, mit besonderem Fokus auf den Standort Frankfurt, Auswirkungen des steigenden Zinsumfelds auf das Unternehmen im Hinblick auf anstehende Refinanzierungen, sowie die Auswirkungen der Inflation auf die Unternehmensaufwendungen und Investitionen in den Ausbau der Flughäfen Frankfurt und Lima. In diesem Zusammenhang hatte auch die mittelfristige Entwicklung des Free Cash Flow einen hohen Stellenwert im Rahmen der Gespräche. Weiter erkundigten sich die Kapitalmarktteilnehmer über die Strategie im internationalen Geschäft sowie mögliche Erweiterungen oder Reduzierungen im Portfolio. In diesem Zusammenhang wurden im Jahr 2022 häufig der Anteilsbesitz am russischen Flughafen in St. Petersburg sowie der Anteilsverkauf am chinesischen Flughafen Xi'an diskutiert.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74840 oder per E-Mail unter investor.relations@fraport.de zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die virtuelle Hauptversammlung im Mai 2022 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.de rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

The Airport Brand You Trust

Im zurückliegenden Geschäftsjahr stieg die Beschäftigtenzahl im Fraport-Konzern zum Stichtag um rund 1.430. Weltweit beschäftigte das Unternehmen damit zum 31. Dezember 2022 gut 19.200 Beschäftigte.

Großes DANKESCHÖN des Gesamtvorstands an alle Beschäftigten für den außergewöhnlichen Einsatz!

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

- 41 Grundlagen des Konzerns
- 62 Wirtschaftsbericht
- 84 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 114 Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG
- 117 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 118 Risiko- und Chancenbericht
- 131 Prognosebericht

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) gehört zu den weltweit führenden Unternehmen im Airport Business und ist mit seinen internationalen Beteiligungen an vier Kontinenten aktiv. Als Flughafenbetreiber erbringt Fraport sämtliche operativen und administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs. Auch Planungs- und Beratungsleistungen sowie IT-Services oder das Facility Management gehören dazu. Entsprechend des Leitbilds „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ steht bei allen Unternehmensleistungen der Kunde im Fokus. Dieser Anspruch gilt sowohl am Heimatstandort Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Standorten. Fraport versteht sich als lernende Organisation, die ihr Know-how gezielt weltweit gewinnbringend einsetzt.

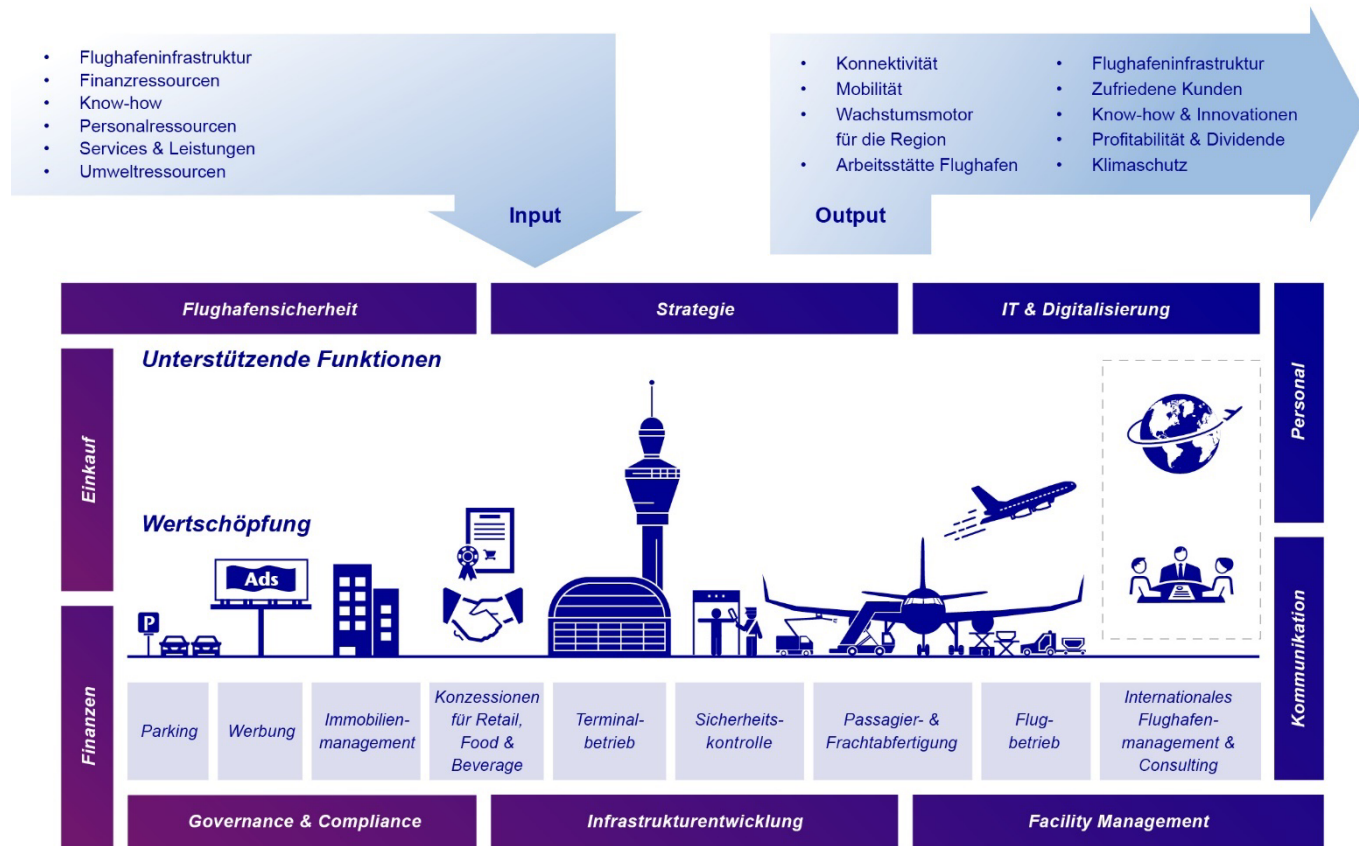
Hauptstandort ist der Flughafen Frankfurt, einer der bedeutendsten Passagier- und Frachtflughäfen weltweit. Eigentümerin des Flughafens Frankfurt ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns. Zu den weiteren wesentlichen Standorten gehören unter anderem 14 Flughäfen in Griechenland, der Flughafen Lima in Peru und mit Porto Alegre und Fortaleza auch zwei Flughäfen in Brasilien (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“).

Den maßgeblichen Teil seiner Umsätze und Ergebnisse erzielt der Fraport-Konzern aus dem Passagier- und Frachtgeschäft. In diesem Zusammenhang unterscheidet Fraport zwischen verschiedenen Leistungen in den folgenden vier Segmenten:

- **Aviation** – ganzheitliches Management der Terminalanlagen sowie der Fluggastprozesse am Flughafen Frankfurt,
- **Retail & Real Estate** – Entwicklung und Vermietung von Flughafen- beziehungsweise flughafennahen Flächen in Frankfurt. Darunter fallen vor allem das Einzelhandels-Geschäft, die Gebäude- und Flächenvermietung sowie das Parkraum-Management,
- **Ground Handling** – sämtliche Bodenverkehrsdienstleistungen wie Lade-, Gepäck- und Passagierservices und auch der Betrieb der zentralen Infrastruktur und der Gepäckförderanlage am Flughafen Frankfurt,
- **International Activities & Services** – internationale Vermarktung der Konzern-Expertise und Flughafenbetrieb sowie Bündelung der zentralen Dienstleistungen in Frankfurt.

Mit seinem Geschäftsmodell schafft Fraport Werte, indem der Konzern an der internationalen Nachfrage nach Flugreisen und Güterströmen partizipiert. Dabei verfolgt Fraport über seine bestehenden Beteiligungen eine klare Wachstumsstrategie, die auch ökologische sowie soziale Belange im Blick behält (siehe auch Kapitel „Strategie“). Neben dem strategisch gut positionierten Portfolio an Flughafen-Beteiligungen, das sich sowohl auf die Geschäftsreisenachfrage als auch auf lokale touristische Angebote fokussiert, bilden die Beschäftigten die Basis des unternehmerischen Erfolgs. Gemeinsam mit seinen Partnern entwickelt Fraport die Konzern-Standorte konsequent weiter und erreicht eine breite Umsatz- und Ergebnisbasis.

Wertschöpfungskette



Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell von Fraport zählen neben wirtschaftlichen, (gesellschafts-)politischen und regulatorischen Faktoren auch Störereignisse wie klimatische Extremereignisse oder Pandemien. Diese Einflussfaktoren können sich sowohl auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage als auch auf das Angebot von Flugbewegungen und Passagierkapazitäten an den Konzern-Flughäfen positiv, aber auch negativ auswirken. Zugleich können sie das Kaufverhalten der Passagiere und so die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns insgesamt beeinflussen (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

Wirtschaftswachstum und **Globalisierung** begünstigen generell die Nachfrage nach Flugreisen und Frachttransporten. Dabei führen wirtschaftliche Prosperität und eine global wachsende Mittelschicht tendenziell zu einer höheren Zahl an Flugreisen. Weltweit steigende **Inflationsraten** mindern hingegen potenziell das verfügbare Einkommen und können sich auf die Geschäftsentwicklung auswirken. Internationale **Währungskurse** haben unter anderem Einfluss auf die Attraktivität von Tourismuszielen, die Reise- und Frachtströme, 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 funktionale Währungen in die Konzern-Währung Euro umgerechnet werden.

Auch **Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten**, insbesondere für Rohöl und damit Kerosin, haben Einfluss auf den Luftverkehr und können sich sowohl positiv als auch negativ auf die Luftverkehrsnachfrage auswirken.

Die **Politik** beeinflusst den Luftverkehr 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 an den betroffenen Standorten auswirken und die Entwicklung anderer Flughäfen begünstigen. Speziell die **Umweltpolitik** kann den Luftverkehr beeinflussen. 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 für die Abschottung von Märkten.

Geopolitische Krisen führen zu einer zunehmenden weltweiten politischen und wirtschaftlichen Instabilität. Sie können die Luftverkehrsentwicklung auf vielfältige Weise beeinflussen.

Fraport beobachtet diverse Frühindikatoren, um Trends bei den Reise- oder Frachtströmen rechtzeitig zu erkennen und gegebenenfalls entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen abzuleiten.

Struktur

Keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2022 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben.

Wie bereits im Halbjahresbericht 2022 kommuniziert, beschloss der Aufsichtsrat der Fraport AG mit Wirkung zum 1. Januar 2023, den Vertrag mit Anke Giesen, Vorstandin Retail & Real Estate, für weitere drei Jahre bis zum 31. Dezember 2025 zu verlängern. Zudem hat der Aufsichtsrat der Fraport AG Julia Kranenberg als neue Arbeitsdirektorin bestellt. Frau Kranenberg hat am 1. November 2022 die Nachfolge von Michael Müller angetreten, der aus Altersgründen zum 30. September 2022 aus dem Unternehmen ausgeschieden ist. Der Vertrag von Frau Kranenberg hat eine Laufzeit von drei Jahren.

Seit dem 1. Oktober 2022 sind die Stabsstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ und der Zentralbereich „Personalserviceleistungen“ gemeinsam der Arbeitsdirektorin zugeordnet und der Zentralbereich „Interne Revision“ der Vorstandin Retail & Real Estate.

Rechtliche Konzern-Struktur

Die Fraport AG hält als Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main. Zum 31. Dezember 2022 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 55 Gesellschaften im engeren Sinn und 76 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 59 beziehungsweise 80 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. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses setzte er sich aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorständin Retail & Real Estate), Julia Kranenberg (Arbeitsdirektorin), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur) und Prof. Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

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. Die Zentralbereiche der Fraport AG in Frankfurt verantworten unter anderem auch konzernweite administrative Leistungen.



Das **Segment Aviation** bildet den Betrieb der land- und luftseitigen Infrastruktur im Wesentlichen am Standort Frankfurt ab. Es 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, Sicherheitsentgelten 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 die Retailaktivitäten sowie 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 liegt auf der stärkeren Nutzung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle und der Weiterentwicklung der Frachtimmobilen und -flächen.



Das **Segment Ground Handling** umfasst sowohl die Lade-, Gepäck- und Passagierservices als auch Post- und Gepäcktransporte sowie die Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt. Das Segment verantwortet somit die Qualität der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt, die von komplexen Transferprozessen geprägt ist. Auch die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, insbesondere der Gepäckförderanlage, ist diesem Segment zugeordnet. Die Nutzungsentgelte für die zentrale Infrastruktur sind reguliert.



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

Zum 31. Dezember 2022 stellte sich die Organisationsstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

Fraport-Konzernstruktur

	Dr. Stefan Schulte	Anke Giesen	Julia Kranenberg	Dr. Pierre Dominique Prümm	Prof. Dr. Matthias Zieschang
Segmente	International Activities & Services	Retail & Real Estate	Ground Handling	Aviation	
Strategische Geschäfts- und Servicebereiche	<ul style="list-style-type: none"> Akquisitionen und Beteiligungen Projekt Ausbau Süd 	<ul style="list-style-type: none"> Handels- und Vermietungsmanagement Informations- und Kommunikationsdienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> Bodenverkehrsdienste 	<ul style="list-style-type: none"> Aviation Zentrales Infrastrukturmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> Integriertes Facility Management
Zentralbereiche	<ul style="list-style-type: none"> Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit Unternehmenskommunikation 	<ul style="list-style-type: none"> Interne Revision Rechtsangelegenheiten und Compliance 	<ul style="list-style-type: none"> Personalserviceleistungen 		<ul style="list-style-type: none"> Finanzen und Investor Relations Investitions- und Projektcontrolling Kosten- und Ergebniscontrolling Rechnungswesen Zentraler Einkauf und Bauvergabe
Wesentliche Konzern-Gesellschaften	<ul style="list-style-type: none"> Fraport Slovenija Fortaleza & Porto Alegre Lima Fraport Greece Twin Star Antalya 	<ul style="list-style-type: none"> Media Frankfurt Fraport Immobilienservices 	<ul style="list-style-type: none"> FraGround FraCareServices 	<ul style="list-style-type: none"> FraSec Aviation Security FraSec Flughafensicherheit FraSec Services 	<ul style="list-style-type: none"> Fraport Facility Services

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

Wesentliche Standorte

Wesentliche Flughäfen des Fraport-Konzerns

Standort	Flughafen	Gesellschaft	Anteil in %	Laufzeit		Konzessionsgebühr
Deutschland	Frankfurt	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide	100	1924	Unbefristet	–
Slowenien	Ljubljana	Fraport Slovenija, d.o.o.	100	2014	Unbefristet	–
Brasilien	Fortaleza	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza	100	2017	2047	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	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 ¹⁾	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	65	2017	2057	Fester Mindestbetrag + EBITDA-Komponente
		Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece)	65	2017	2057	
Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2046	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Burgas		60	2006	2046	
Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya)	50/51 ²⁾	1999	2051	Fester Betrag

¹⁾ Mit Verlängerungsoption.

²⁾ 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 Einzelhandelsflächen an verschiedenen Flughäfen in den USA.

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt befindet sich national und international im Wettbewerb mit anderen Flughäfen. National besteht Konkurrenz um Passagiere und Luftfracht mit Flughäfen im originären Einzugsgebiet. Global konkurriert der Flughafen Frankfurt aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen um nationale und internationale Umsteigepassagiere sowie Transferfracht. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Lufthansa Group, die in Frankfurt im Geschäftsjahr 2022 einen Passagieranteil von mehr als 60 % ausmachte. 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 Maß durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France-KLM, Turkish Airlines und Lufthansa Group geprägt sind. Aufgrund der in der Vergangenheit dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus der Region des Persischen Golfs steht der Standort Frankfurt mit diesen auch im interkontinentalen Wettbewerb. Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. So wird zum Beispiel die Nordverlagerung der Sicherheitskontrollen im Terminal 1 zu einem deutlich besseren Umsteigeprozess führen. Das Terminal 3 („Ausbau Süd“) sichert dagegen die langfristig notwendigen landseitigen Kapazitäten, um den Standort zukunftsorientiert erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Der Bau des Terminal 3 mit den Flugsteigen H und J, der Straßeninfrastruktur und dem Parkhaus sind bereits weit fortgeschritten. So ist das Dach des Terminalhauptgebäudes vollständig montiert und die Fassadenarbeiten inklusive Verglasung sind weitgehend abgeschlossen. Im Inneren des Terminals laufen zahlreiche technische Installationen. Der Flugsteig G des Terminal 3 ist bis auf die erst für die Betriebsaufnahme notwendigen Installationen fertiggestellt. Die Eröffnung des neuen Terminals ist mit Beginn des Sommerflugplans 2026 geplant.

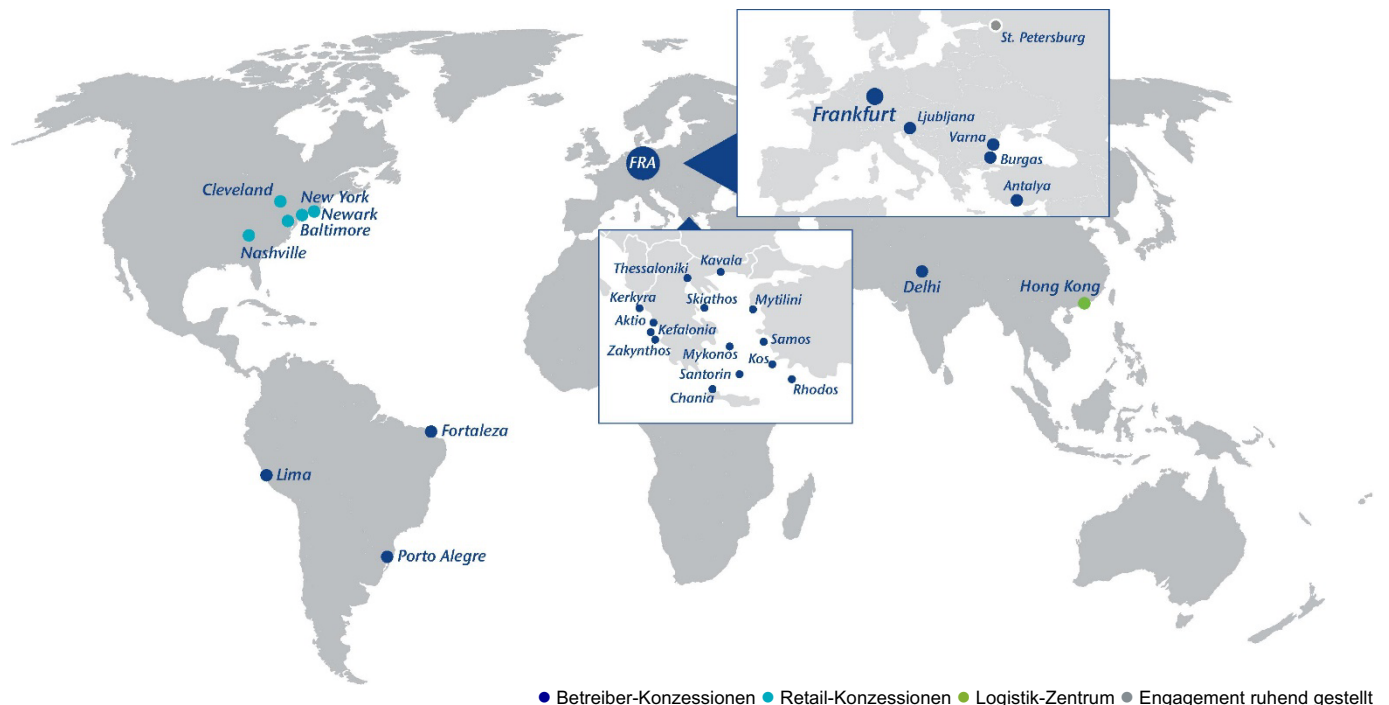
Die krisenbedingt veränderte Rangfolge der Top 10 der Flughäfen in Europa gleicht sich langsam wieder der Vorkrisenstruktur an (Rangfolge nach ACI Europe; Stand: Februar 2023). Der Flughafen Frankfurt stand im Berichtsjahr mit 48,9 Mio Passagieren an Platz sechs der nach Passagieren führenden Flughäfen. Der Konzern-Flughafen Antalya (31,2 Mio Fluggäste) belegte Platz zehn. In Deutschland war der Flughafen Frankfurt der größte Passagierflughafen vor München, der im Vergleichszeitraum ein Aufkommen von 31,6 Mio Passagieren verzeichnete. Bezogen auf seinen Luftfracht-Umschlag in Höhe von rund 1,9 Mio Tonnen war Frankfurt im Vergleichszeitraum der führende Flughafen Europas vor Paris-Charles de Gaulle. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber mit 1,5 Mio Tonnen Fracht.

Wettbewerbsposition in Europa

Rang ¹⁾	2022	2021	2019	Flughafen	Passagiere	Veränderung in %	Rang ¹⁾	2022	2021	2019	Flughafen	Luftfracht	Veränderung in %
→	1.	1.	5.	IST -Istanbul	64.284.215	73,8	→	1.	1.	1.	FRA -Frankfurt	1.967.450	-13,7
↑	2.	10.	1.	LHR -London	61.614.508	217,7	→	2.	2.	2.	CDG -Paris	1.889.553	-3,5
→	3.	3.	2.	CDG -Paris	57.478.888	119,4	↑	3.	–	–	LEJ -Leipzig	1.509.098	-5,0
→	4.	4.	3.	AMS -Amsterdam	52.472.189	105,8	↓	4.	3.	4.	AMS -Amsterdam	1.437.810	-13,8
↑	5.	8.	6.	MAD -Madrid	50.602.864	109,8	↓	5.	4.	5.	IST -Istanbul	1.425.960	87,9
↑	6.	7.	4.	FRA -Frankfurt	48.918.482	97,1	→	6.	6.	3.	LHR -London	1.350.878	-3,7
↑	7.	11.	7.	BCN -Barcelona	41.616.302	120,7	↓	7.	5.	6.	LGG -Liege	1.140.058	-19,3
↑	8.	41.	10.	LGW -London	32.849.869	424,7	↓	8.	7.	7.	LUX -Luxembourg	969.962	-10,9
↑	9.	16.	9.	MUC -Munich	31.642.738	153,2	→	9.	8.	8.	CGN -Cologne	958.237	-1,0
↓	10.	9.	12.	AYT -Antalya	31.222.180	41,6	→	10.	9.	9.	MXP -Milan	716.516	-3,4

¹⁾Rangfolge nach ACI Europe (Februar 2023).

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



Die Entwicklung an den Konzern-Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt war im Berichtsjahr 2022 wesentlich vom Abklingen der weltweiten Coronavirus-Pandemie und dem damit verbundenen Wiederanlaufen des internationalen Luftverkehrs geprägt. Die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Standorten ist im Kapitel „Geschäftsverlauf“ zu finden.

Als Hauptstadtflughafen steht die Entwicklung des Flughafens **Ljubljana** eng im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und touristischen Situation Sloweniens. Die Lücken im Flugplan, die durch die Insolvenz der Adria Airways im Herbst 2019 entstanden waren, sowie die aufgrund der Coronavirus-Pandemie temporär nicht bedienten Destinationen, wurden im Zuge der Verkehrserholung 2022 sukzessive wieder aufgenommen. Neben einer Vielzahl von Verbindungen zu europäischen Hauptstädten und Wirtschaftsstandorten trugen auch Flüge in den Nahen Osten sowie vermehrt Charterflugverbindungen in touristische Regionen zur Attraktivität des Standorts und des Flughafens bei.

Die beiden brasilianischen Flughäfen **Porto Alegre** und **Fortaleza** bedienten 2022 nahezu ausschließlich inländischen Originärverkehr. Der Anteil des inländischen Passagieraufkommens lag in Fortaleza und in Porto Alegre bei jeweils rund 96 %. Die Wiederaufnahme des LATAM-Hubs Ende 2021 stärkte die Position des Flughafens Fortaleza im Marktumfeld nördlicher Inlandflughäfen auch im Jahr 2022. LATAM Brazil, GOL und Azul blieben im Jahr 2022 weiterhin die dominierenden Fluggesellschaften. Das Frachtvolumen entwickelte sich in Porto Alegre positiv, besonders begünstigt durch die Nutzung größerer Flugzeuge auf den

internationalen Strecken. Mit der Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in Porto Alegre im zweiten Quartal 2022 sind die geplanten, großen Infrastrukturmaßnahmen an beiden Flughäfen abgeschlossen.

Der Flughafen Jorge Chávez in **Lima** ist Perus bedeutendster Flughafen und zählt zu den größten Flughäfen Südamerikas. Der Standort profitiert insbesondere von seiner geografischen Lage, die den Flughafen zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Verkehre zwischen Süd- und Nordamerika macht. Am Flughafen Lima hält die LATAM Airlines Group ihre starke Marktpräsenz aufrecht, indem sie bereits einen Großteil der Flottenstärke aus der Zeit vor der Coronavirus-Pandemie wieder etabliert hat und damit zum Passagierwachstum im Jahr 2022 beitrug. Auch die Low-Cost-Fluggesellschaften, wie unter anderem SKY und JetSMART, verfolgten eine Wachstumsstrategie und unterstützten dadurch die Erholung des Passagieraufkommens. Das Ausbauprogramm 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. Bereits zum Jahresende 2022 wurden die zweite Start- und Landebahn und der Flugsicherungstower baulich fertiggestellt. Für das neue Passagierterminal sieht der Konzessionsvertrag eine Inbetriebnahme im ersten Quartal 2025 vor.

Die Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen an den stark touristisch geprägten Standorten in Griechenland, Varna und Burgas sowie in Antalya werden im Wesentlichen durch die Charterverkehre touristischer Anbieter beeinflusst. Dabei gibt es meist keine wesentliche 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. Grundsätzlich ist die Entwicklung an den griechischen Konzern-Flughäfen vor allem von den touristischen Verkehren geprägt. Die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination bietet das Potenzial für einen weiteren Nachfrageanstieg in den kommenden Jahren. Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie beeinträchtigten Fraport Greece lediglich noch im ersten Quartal 2022. In den folgenden Monaten erholte sich der Verkehr und übertraf insgesamt das Niveau von 2019.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** sind nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Neben Charterverkehren versprechen Low-Cost-Verkehre weiteres langfristiges Wachstumspotenzial. Der Inlandverkehr machte rund 7 % des Passagieraufkommens aus. Wizz Air stellte den mit Abstand größten Passagieranteil. Im Sommerflugplan 2022 stationierte die Airline drei Flugzeuge in Varna sowie ein Flugzeug in Burgas und erweiterte ihr Programm ab den beiden Standorten auf nunmehr 75 Destinationen. In Verhandlungen mit der bulgarischen Regierung wurde eine fünfjährige Verlängerung der Konzessionslaufzeit bis 2046 erreicht, welche die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie kompensieren soll. Die Terminals bieten durch sukzessive, modulare Erweiterungsmaßnahmen an beiden touristischen Standorten ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Nach dem Flughafen Istanbul ist **Antalya** der zweitgrößte Passagierflughafen der Türkei und weiterhin einer der bedeutenden touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Für die weitere Entwicklung des Verkehrs am Flughafen Antalya ist die Nachfrage nach Urlaubsreisen in die Region von wesentlicher Bedeutung. Diese ist von der politischen und wirtschaftlichen Situation in den Herkunftsländern der wesentlichen Passagiergruppen sowie auch der Türkei 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. Die operative Betriebszeit der neuen Konzession beginnt Anfang 2027 nach Ablauf der aktuellen Konzession und hat eine Laufzeit bis Ende 2051. Im Rahmen der neuen Konzession wurde im ersten Quartal 2022 mit notwendigen Ausbaumaßnahmen an den Terminals und weiteren Flächen am Flughafen begonnen. Die Fertigstellung der wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen wird für die Jahre 2024 und 2025 erwartet. Damit wird langfristig die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Antalya im Segment der touristischen Airports in der Mittelmeerregion sichergestellt.

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

Strategie

Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert positiv

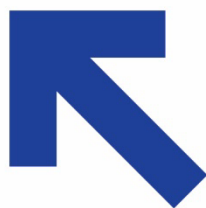
Nach dem weltweiten Verkehrseinbruch bedingt durch die Coronavirus-Pandemie wird sich das Verkehrsaufkommen aktuellen Prognosen von Verbänden und Flugzeugproduzenten zufolge in den kommenden Jahren erholen. Im Anschluss wird erneut ein langfristig stabiles Wachstum des Luftverkehrsmarktes erwartet. Fraport richtet seine Strategie auf die prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes und dessen Trends aus. Insbesondere ein weltweit angenommenes Wirtschaftswachstum sowie eine global wachsende und stärker konsumierende Mittelschicht werden die Entwicklung positiv beeinflussen. 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.



Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	2019 – 2041	Verkaufte Passagierkilometer	+3,6%
Boeing	2022 – 2041	Verkaufte Passagierkilometer	+3,8%
Embraer	2019 – 2041	Verkaufte Passagierkilometer	+3,2%
ACI	2019 – 2040	Anzahl Passagiere	+3,7%

Strategische Ziele

Die Vision des Fraport-Konzerns mit ihren fünf strategischen Zielen dient der Umsetzung des Leitbildes und hat trotz kurzfristiger Volatilitäten weiterhin Bestand:



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



Eine Beschreibung der Entwicklung der wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2023 sind im Kapitel „Prognosebericht“ enthalten. Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flughafeninfrastrukturen in und außerhalb von Frankfurt ergeben, sind dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ zu entnehmen.



Wachstum in Frankfurt und international

Die langfristig erwartete Marktentwicklung zeigt, dass der Luftverkehr ein Wachstumsmarkt bleibt. Vor diesem richtet Fraport das Unternehmen aus, um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen und nachhaltig an diesem Wachstum zu partizipieren – sowohl am Standort Frankfurt als auch international.

Trotz der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie hält Fraport an seinen langfristigen Wachstumszielen fest. Das Verkehrsvolumen soll dem allgemeinen Markttrend folgen, der Aviation-Wertbeitrag gesteigert und ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum im Non-Aviation-Bereich erreicht werden. Auch das internationale Geschäft soll weiter nachhaltig wachsen und zum Konzern-EBITDA und -Ergebnis beitragen.

Am Standort Frankfurt sichert der Bau des Terminal 3 die langfristig für ein Wachstum erforderliche Infrastruktur. Der Baufortschritt läuft im Wesentlichen plangemäß, die Eröffnung des neuen Terminals wird zum Sommerflugplan 2026 erfolgen. Die hierdurch entstehende Kapazität von rund 20 Mio Passagieren wird es ermöglichen, ältere Terminalinfrastruktur sukzessive zu modernisieren.

Die Rolle des Flughafens Frankfurt als eines der führenden Frachtdrehkreuze in Europa soll ebenso gestärkt und die Fracht als strategisches Standbein ausgebaut werden. In der Corona-Krise haben die zentrale Lage und die weit entwickelten Cargo-Einrichtungen ein starkes Wachstum der Luftfrachtaktivitäten in Frankfurt ausgelöst. Im Anschluss geriet die Luftfracht durch die geopolitische Instabilität und die operativen Herausforderungen im Wiederhochlauf des Passagierverkehrs unter Druck. Weitere infrastrukturelle Ausbaufächen am Flughafen Frankfurt, das stetig wachsende E-Commerce Segment und der prognostizierte gesamtwirtschaftliche Aufschwung sollen zu einem Wachstum in den nächsten Jahren beitragen.

Auch an den internationalen Standorten führt Fraport die begonnenen und kapazitativen notwendigen Ausbaumaßnahmen fort. In Peru wurde mit der Regierung der Ausbauplan für das neue Passagierterminal finalisiert. Die Inbetriebnahme ist für das erste

Quartal 2025 vorgesehen. An den Konzern-Flughäfen in Bulgarien wurde das Engagement um fünf weitere Jahre bis November 2046 verlängert. In diesem Zusammenhang wird das Terminal am Flughafen in Varna in den nächsten Jahren erweitert.

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport insbesondere das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. 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. In Anbetracht des dynamischen Wirtschaftsumfelds legt Fraport zusätzlich den Fokus auf die langfristige Sicherung der Liquidität.



Serviceorientierter Flughafenbetreiber

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

In Frankfurt wurde die Steuerung der Luftsicherheitskontrollen zum 1. Januar 2023 übernommen. Dies ist ein wesentlicher Meilenstein in der optimierten Steuerung der Reiseprozesse. Als erstem großen Flughafen in Deutschland obliegt es fortan Fraport, die Dienstleister für die Luftsicherheitskontrollen auszuwählen und zu steuern. In Kombination mit dem sukzessiven Roll-Out neuer Computer-Tomographie-Scanner (CT-Scanner) werden so Warteschlangen an den Sicherheitskontrollen reduziert. Folglich wird das Kundenerlebnis deutlich verbessert.

Um die Hub-Funktion des Standorts Frankfurt weiter zu stärken, wird über die nächsten Jahre unter anderem die Sicherheitskontrolle im Bereich Terminal 1 B verlegt. Dadurch werden die Kapazitäten für Kontrollen erhöht und es entstehen einfachere Umsteigeprozesse sowie eine rundum neue luftseitige Shopping-Fläche.

Neben den Passagieren sind für Fraport auch die Geschäftspartner der Flughäfen, wie Fluggesellschaften, Einzelhändler und Logistiker, von zentraler Bedeutung. Fraport bietet seinen Partnern konzernweit eine optimale Geschäftsgrundlage, damit diese im Wettbewerb erfolgreich sind. Prozesse und Schnittstellen werden technologisch unterstützt und so kontinuierlich verbessert. Das vereinfacht und beschleunigt Abläufe. Mit Gründung der FraAlliance GmbH haben Fraport und Lufthansa ihre strategische und operative Zusammenarbeit gestärkt. 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 den Konzern-Flughäfen regelmäßig Kundenbefragungen durchgeführt. Die Globalzufriedenheit der Passagiere spiegelt die Wirksamkeit und den Erfolg der passagierorientierten Prozesse sowie der Service-Angebote zur Steigerung der Passagierzufriedenheit wider. Zudem ist die Gepäck-Konnektivität ein wesentliches Maß für die Leistungsfähigkeit des Hub-Flughafens Frankfurt. Ein weiterer Qualitätsindikator für Frankfurt als Drehkreuz ist die Pünktlichkeitsquote.



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. Begleitet durch eine optimale Zusammenarbeit im Konzern sollen die operativen Kosten weiter reduziert und flexibilisiert werden.

Um den Wiederhochlauf des Luftverkehrs zu unterstützen und den langfristigen Erfolg von Fraport zu gewährleisten, liegt derzeit ein Fokus auf der Anpassung der Organisation und ihrer Prozesse. So ist unter anderem vorgesehen, die Bodenverkehrsdienste im Rahmen eines Gemeinschaftsbetriebs mit einer stringenten Fokussierung auf Ground Handling als alleiniges Kerngeschäft zu bündeln. Hierdurch sollen die Qualität und Wirtschaftlichkeit des Geschäftsmodells verbessert werden.



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 gehört auch der regelmäßige Austausch von Fachexperten aus dem Fraport-Konzern zu spezifischen Fragestellungen des Flughafenmanagements. Ein Beispiel hierfür ist der 2022 eingeführte „Sustainability X-Change“, in dem sich Nachhaltigkeitsexperten und Geschäftsführer der internationalen Konzern-Gesellschaften und der Fraport AG regelmäßig austauschen und gemeinsame Projekte vorantreiben.

Das volatile Gesamtumfeld erfordert weiterhin eine hohe Anpassungsfähigkeit der Organisation und ihrer Mitarbeiter. Fraport baut dabei verstärkt auf digitale Lösungen kollaborativer Wertschöpfung und setzt damit seine Digitalisierungs- und Innovationsstrategie konsequent um. So wurden im Jahr 2022 weitere Projekte im Rahmen einer „Digital Factory“ identifiziert und innerhalb kürzester Zeit umgesetzt. Auch das Thema Robotic Process Automation wurde im Unternehmen weiter verbreitet. Zudem wurde ein erster Anwendungsfall zur Nutzung von künstlicher Intelligenz in der Steuerung der Vorfeldprozesse erfolgreich pilotiert. Dabei versteht Fraport Digitalisierung und Innovation als einen Hebel, um – wo relevant - die Kundenzufriedenheit und die finanziellen Ergebnisgrößen zeitnah zu verbessern. Alle vorgenannten Projekte haben das Ziel, zusätzliche Umsatzpotenziale zu erschließen oder Kosten zu reduzieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.



Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

Ein Schwerpunkt der Nachhaltigkeitsaktivitäten des Fraport-Konzerns liegt darauf, sowohl mit Partnern und Nachbarn als auch mit den natürlichen Ressourcen konzernweit respektvoll und wertschätzend umzugehen.

Zu einer guten Nachbarschaft gehört das gesellschaftliche, kulturelle und soziale Engagement in den jeweiligen Regionen. An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung, zum Beispiel durch Spenden oder Sponsoring-Aktivitäten. Diese werden von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt.

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

Darüber hinaus sieht sich Fraport in der Verantwortung, ökologischen Anforderungen gerecht zu werden. Im Bereich des Klimaschutzes hat Fraport sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO₂-Emissionen auf insgesamt 95.000 Tonnen zu senken und bis 2045 CO₂-frei zu sein. Dabei sollen keine Emissionen kompensiert werden. Als Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung wurde 2022 der „Masterplan Dekarbonisierung“ entwickelt. Er leitet aus den wissenschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie den technischen Möglichkeiten ein Gesamtkonzept zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ab und liefert eine umfassende Betrachtung und Strukturierung der Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emission der Fraport. Der Masterplan wird von allen Bereichen der Fraport AG und allen relevanten Konzern-Gesellschaften in den weiteren technischen und wirtschaftlichen Planungen berücksichtigt.

Im Hinblick auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte bindet Fraport zudem als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber unter anderem mit systematischen Weiterentwicklungsangeboten und Talentmanagement-Programmen qualifizierte und motivierte Beschäftigte. So sichert das Unternehmen die eigene Wettbewerbsfähigkeit. Fraport respektiert und fördert die 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 legt Fraport auf Entwicklungsmaßnahmen, die der Erhöhung des Anteils von Frauen in Führungspositionen dienen. Dies gilt für Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie die jeweiligen Geschäftsführungen und die darunter liegende Führungsebene der deutschen Konzern-Gesellschaften.

Der ganzheitliche, integrierte Arbeits- und Gesundheitsschutz ist ebenso ein wesentlicher Bestandteil des Nachhaltigkeitsverständnisses im Fraport-Konzern. Sowohl am Standort Frankfurt als auch international wurden Corona-Schutzmaßnahmen umgesetzt. Zudem wurden Arbeitsprozesse angepasst, um den betrieblichen Arbeitsalltag für die Beschäftigten im Einklang mit den rechtlich vorgegebenen Maßnahmen so sicher wie möglich zu gestalten.

Zur Überprüfung der Nachhaltigkeitsaktivitäten verwendet Fraport die Kennzahlen Zufriedenheit der Beschäftigte, Quote der Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und die Höhe der CO₂-Emissionen.

Strategische Berücksichtigung der aktuellen Marktentwicklungen

Die global anhaltenden politischen Konflikte, wirtschaftlichen Entwicklungen und Anpassungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen prägen derzeit eine Vielzahl der Märkte, in denen Fraport als globaler Flughafenbetreiber agiert.

Daraus resultierende Unsicherheiten sowie ein starker Preisdruck der Airlines erfordern qualitativ hochwertige Leistungen und zugleich eine ausgeprägte Flexibilität. Um diesen Anforderungen zu begegnen, wird das Prozessoptimierungsprogramm@FRA weiterhin konsequent verfolgt. Das Programm umfasst folgende vier Stoßrichtungen:



Darüber hinaus wurde das Nachhaltigkeitsmanagement als inhärenter Bestandteil der Konzernstrategie neu ausgerichtet. Der Anspruch ist eine konzernweite Perspektive auf sämtliche Aspekte der Nachhaltigkeit. Als wesentliche Maßnahme wurde 2022 mit dem Masterplan Dekarbonisierung der Pfad zu einem CO₂-freien Betrieb der Fraport AG in Frankfurt beschrieben. Im Jahr 2023 soll der Masterplan für alle relevanten vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften fortgeschrieben werden. Im Bereich Governance stand insbesondere die Veröffentlichung der Grundsatzerklärung zu Menschenrechten im Vordergrund.

Forschung und Entwicklung

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 und für Fraport umzusetzen.

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 2022 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 2022 52,23 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,92 %. 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 mit 8,44 % der Deutschen Lufthansa AG zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2022). 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 der Satzung 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.

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 20,92 % (im Vorjahr: 20,71 %) 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 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 2022 angewendet.

Hauptversammlung

Auf der vergangenen virtuellen Hauptversammlung am 24. Mai 2022 erhielt Fraport von seinen Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital wurden 70.448.529 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen ausgeübt (76,19 % vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/hauptversammlung veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2022 wird am 23. Mai 2023 erneut virtuell stattfinden.

Steuerungssystem

Im Kapitel Steuerungssystem 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

Nach der Aussetzung der Mitarbeiterbefragung aufgrund der Coronavirus-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 wurde das Fraport-Barometer im Konzern wiederaufgenommen, um die Kennzahl Zufriedenheit der Beschäftigten konzernweit zu ermitteln. Auch für die Kennzahl Konzern-Globalzufriedenheit wurden Fluggastbefragungen an den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen durchgeführt, sodass ausreichend Daten für die Ermittlung zur Verfügung standen.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hat der Vorstand das Steuerungssystem gestrafft und den Umfang der bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren um die Kennzahlen Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12, EBIT und Eigenkapitalquote reduziert. Der Vorstand fokussiert sich ab der Berichterstattung des Geschäftsjahres 2022 auf die nachfolgenden bedeutsamsten finanziellen und nichtfinanziellen 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 2022
Ertragslage/ Vermögens- und Finanzlage	Wir generieren langfristiges Ertragswachstum und halten die Finanzkraft trotz zukünftiger Investitionen auf hohem Niveau.	EBITDA (Mio €)	Zwischen etwa 1.040 Mio € bis circa 1.200 Mio €	2023	Konzern	1.029,8
		Konzern-Ergebnis (Mio €)	Zwischen rund 300 Mio € bis etwa 420 Mio €	2023	Konzern	166,6
		Konzern-Liquidität	≥ 1 Mrd €, temporär deutlich höher	Unbefristet	Konzern	3.866,9
		Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Max. 5x	Unbefristet	Konzern	6,9
		Free Cash Flow (Mio €)	Mittlerer negativer dreistelliger Mio-€-Betrag	2023	Konzern	-741,0
		ROFRA (%)	>WACC (2022: 7,3 %)	Unbefristet	Konzern	6,0
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir optimieren kontinuierlich die Kunden- und Serviceorientierung an den Konzern-Flughäfen.	Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	≥80	2026	Konzern	80
		Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	≥80 ¹⁾	2026	Fraport AG	74
		Gepäck-Konnektivität (%)	>98,5	2026	Fraport AG	95,8
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir schaffen gute Arbeitsbedingungen und erhöhen die Zufriedenheit der Beschäftigten.	Zufriedenheit der Beschäftigten	>4,9 und mindestens 0,1 besser als 2024	2026	Konzern ²⁾	4,76
			>4,8 und mindestens 0,1 besser als 2024	2026	Fraport AG	4,64
	Wir steigern den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland.	Frauen in Führungspositionen (1. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30,8	2026	Konzern (Deutschland) ³⁾	23,1
		Frauen in Führungspositionen (2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30,2	2026	Konzern (Deutschland) ³⁾	31,6
		Frauen in Führungspositionen (1. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	31,8	2026	Fraport AG	19,0
		Frauen in Führungspositionen (2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30,9	2026	Fraport AG	30,8
Arbeits- und Gesundheitsschutz	Wir stabilisieren die Krankenquote mittelfristig und senken sie langfristig.	Krankenquote (%)	≤7,2	2025	Konzern (Deutschland) ³⁾	8,7
			≤7,2	2025	Fraport AG	7,9
Klimaschutz	Wir verringern die CO ₂ -Emissionen.	CO ₂ -Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	95.000 ⁴⁾	2030	Konzern ⁵⁾	155.449 ⁶⁾
			50.000 ⁴⁾	2030	Fraport AG	113.199 ⁶⁾

¹⁾ Ab Eröffnungsjahr Terminal 3 für den Flughafen Frankfurt: ≥85 %.

²⁾ Zufriedenheit der Beschäftigten: Beinhaltet die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften sowie Fraport Slovenija, Twin Star, Fortaleza, Porto Alegre, Lima, Fraport Greece und Fraport USA.

³⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften.

⁴⁾ Zielwert 2045: 0 t CO₂ („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

⁵⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die Konzern-Gesellschaften Facility Services, FraGround, FraCareS, Ausbau Süd, FraSec Gruppe (drei Gesellschaften), Media, Fraport Greece, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

⁶⁾ 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 2023 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 das **EBITDA**, 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.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 ist dabei insbesondere die Entwicklung, 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.

Das Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA und der Free Cash Flow dienen dem Vorstand insbesondere 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 bedienen, wenn für beide Kennzahlen konstante Zahlen angenommen werden. Der Vorstand hat ein Verhältnis von maximal fünf 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 zu werden. Durch die fortlaufenden Ausbau-Investitionstätigkeiten in Frankfurt und international sowie der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die operative Geschäftstätigkeit von Fraport ist der Free Cash Flow weiter außerordentlich belastet und temporär negativ. Mittelfristig erwartet der Vorstand eine deutliche Steigerung des Free Cash Flows im positiven Bereich.

Die **Konzern-Liquidität** gibt Aufschluss über die finanzielle Stabilität des Fraport-Konzerns auch über einen längeren Zeitraum hinweg. Der Vorstand strebt langfristig eine Liquidität von mindestens 1 Mrd € an. Vor dem Hintergrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Volatilitäten und der pandemiebedingt hohen Verschuldung wird eine temporär deutlich höhere Liquidität vorgehalten.

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 Berechnung des WACC ist im Abschnitt „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 Vermögenswerte – 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/publikationen).

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.



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 Models und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafenentgelte. 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 erhöhte sich im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr auf 7,3 % vor Steuern (2021: 6,1 %). 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
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 13,0%	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 2,0%
Eigenkapitalquote 51% (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 49% (verzinslich 36% / unverzinslich 13%)
WACC vor Steuern 7,3%	

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zu den Kennzahlen der finanziellen Entwicklung misst Fraport die Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind und sich vor allem aus den Unternehmenszielen „Service-orientierter 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 2023 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/verantwortung zu entnehmen.

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 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 insgesamt. Sie wird im Rahmen von Dauerfluggastbefragungen an allen vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen erhoben. Die Kennzahl Konzern-Globalzufriedenheit ergibt sich aus dem gewichteten Durchschnitt der Globalzufriedenheit in Frankfurt und an den vollkonsolidierten internationalen Flughäfen.

Der Zielwert der Globalzufriedenheit von 80 % für den Flughafen Frankfurt blieb im Berichtsjahr 2022 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 blieb auch nach Wiederaufnahme der Befragung im Konzern im Geschäftsjahr 2022 ebenso unverändert bei 80 %.

Die **Gepäck-Konnektivität** gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladene 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 **Zufriedenheit der Beschäftigten** sowie die Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

Die **Zufriedenheit der Beschäftigten** ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Beschäftigten. Fraport ist davon überzeugt, dass zufriedene Beschäftigte eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Nachdem die Zufriedenheit der Beschäftigten im Vorjahreszeitraum noch anhand der Puls Checks erhoben wurde, wird die Kennzahl ab dem Berichtsjahr 2022 in einem zweijährigen Turnus anhand einer umfangreichen Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie in Griechenland, Slowenien, Bulgarien, Peru, Brasilien und USA nehmen daran teil. Im Jahr 2022 wurde die Befragung inhaltlich, methodisch und prozessual weiterentwickelt. Die daraus gewonnenen Ergebnisse stellen die Basis für die langfristige Zielsetzung dar, die Zufriedenheit der Beschäftigten kontinuierlich zu verbessern. Bis Ende 2026 soll daher die Zufriedenheit der Beschäftigten in der Fraport AG auf mindestens 4,8 steigen, beziehungsweise mindestens 0,1 besser sein als 2024. Im Konzern soll mindestens ein Wert von 4,9 erreicht werden. Auch hier soll der Wert mindestens 0,1 besser sein als 2024.

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 und der Ebene 1 unterhalb der 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. 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 zielgerichtete Maßnahmen von Präventionsarbeiten im Arbeits- und Gesundheitsschutz 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 altersbedingter Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote steht dabei 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 deutschen 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.

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. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die Scope 1 und 2 **CO₂-Emission** bestimmt. Im Jahr 2022 hat Fraport den Masterplan Dekarbonisierung verabschiedet. Er beschreibt die strategischen Grundlagen, definiert den Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen und stellt somit ein Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung dar. Im Rahmen des Masterplans wurden noch einmal die konzernweiten Zielgrößen für die Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen für das Jahr 2030 verschärft. Für die CO₂-Emissionen, die die Fraport AG, die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen mit Verantwortung für den Flughafenbetrieb weltweit und die klimarelevanten Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt unmittelbar verantworten, wird nunmehr angestrebt, sie bis zum Jahr 2030 auf 95.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Die Fraport AG will die CO₂-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 50.000 t senken. Bis 2045 will Fraport bei den Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen vollständig CO₂-frei sein und schließt dabei Kompensationen bei der Zielerreichung aus. Auf dem Weg dahin hat sich Fraport Zwischenziele gesetzt. Bis 2040 sollen die CO₂-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 Schulscheindarlehen. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. 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 sowie für die internationalen Konzern-Gesellschaften. Im Geschäftsjahr 2022 war darüber hinaus der negative Free Cash Flow durch verschiedene Finanzierungsmaßnahmen auszugleichen. Trotz des anspruchsvollen Finanzierungsumfelds ist es der Fraport AG gelungen, nicht nur die dafür notwendigen Mittel am Kapitalmarkt zu erhalten, sondern auch die Liquiditätsreserve auf einem hohen Niveau zu halten. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, abhängig von der Preisattraktivität 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 Zinnsicherungsgeschäfte abgeschlossen 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 Konzern-Gesellschaften an die Fraport AG ist parallel dazu auch die Beachtung der anderen strategischen Ziele des Finanzmanagements im Konzern sichergestellt.

Bei den vollkonsolidierten und at-Equity einbezogenen ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgt die Sicherstellung der Liquidität, abhängig von den jeweiligen Gesellschaftsanteilen und dem Marktumfeld, entweder durch Projektfinanzierungen, bilaterale Darlehen oder durch eine interne Mittelbereitstellung über Konzern-Darlehen beziehungsweise Eigenkapital.

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

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 Brückenfinanzierung über 450 Mio USD aufgenommen und zwischenzeitlich bis Ende des ersten Quartals 2023 verlängert. Die langfristige Anschlussfinanzierung über 1.250 Mio USD wurde im Dezember 2022 unterschrieben und wird im ersten Quartal 2023 die bestehende Finanzierung über 450 Mio USD ablösen.

Zur Finanzierung der ersten Konzessionszahlung der neuen Antalya Betreiberkonzession sowie der Ausbauinvestitionen wurde im ersten Schritt eine Finanzierung über rund 1,4 Mrd € aufgenommen, die aufgrund des aktuellen lokalen Marktumfelds mit Garantien der Gesellschafter abgesichert wurde. In diesem Zusammenhang erfolgten Kapitaleinzahlungen in das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya (Fraport-Anteil: 375,3 Mio €). Zudem wurden bei Fraport Greece vor dem Hintergrund der abgeschlossenen Refinanzierung Finanzschulden vorzeitig getilgt und refinanziert. Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in Brasilien wurden im Geschäftsjahr 2022 weitere Inanspruchnahmen aus den im Jahr 2018 abgeschlossenen Darlehensverträgen in lokaler Währung vorgenommen. Der Darlehensrahmen ist damit nahezu vollständig für die vereinbarten Investitionen in Anspruch genommen worden. Zins- und Tilgungsleistungen haben in Brasilien begonnen.

Wirtschaftsbericht

Hinweis zur Berichterstattung

Der vorliegende Bericht fasst die Lageberichte des Fraport-Konzerns und der Fraport AG zusammen (zusammengefasster Lagebericht). Die Ausführungen zum Fraport-Konzern gelten zugleich für die Fraport AG. Die Entwicklungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG sind dem Kapitel „Ergänzende Lageberichterstattung der Fraport AG“ zu entnehmen.

Die nichtfinanzielle Berichterstattung ist gemäß den §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e HGB in den zusammengefassten Lagebericht integriert und wurde um Angaben gemäß den 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 ergänzt. Sie ist dem Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ zu entnehmen.

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2022) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315e Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB).

Zur besseren Darstellung der operativen Entwicklung im Vorjahresvergleich werden die Umsatzerlöse im zusammengefassten Lagebericht zudem auch bereinigt um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 berichtet (im Folgenden: Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12). Diese betreffen die kapazitiven Investitionsmaßnahmen im Zusammenhang mit Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen an den internationalen Konzern-Flughäfen (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 4 und 49).

Eine Übersicht der Berechnungsmethoden wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen enthält das Kapitel „Glossar“.

Mit Wirkung zum 24. Mai 2022 wurden sämtliche Anteile an der Konzern-Gesellschaft Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) veräußert. Zudem hat im Dezember 2022 der Mitgesellschafter an den griechischen Beteiligungen eine bestehende Kaufoption zum Erwerb weiterer Kapitalanteile vollständig ausgeübt. Neben dem Verkauf der Kapitalanteile wurden anteilige Darlehens- und Zinsforderungen gegenüber den griechischen Gesellschaften veräußert. Somit hat die Fraport AG ihren Kapitalanteil auf 65 % reduziert.

Am 12. November 2021 hat die FraSec Fraport Security Services GmbH insgesamt 51 % der Kapitalanteile an der FraSec Luftsicherheit GmbH an die Dr. Sasse AG verkauft. Gemäß dem Anteils- und Übertragungsvertrag erfolgt der Verkauf in zwei Schritten, zum 1. Januar 2022 26 % und zum 1. Januar 2023 die restlichen 25 % der Kapitalanteile. Weitere Änderungen im Konsolidierungskreis sowie die Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB sind dem Konzern-Anhang zu entnehmen.

In Folge der russischen Offensive in die Ukraine hat Fraport seine Geschäftsaktivität am Flughafen in St. Petersburg ruhend gestellt. Daher entfällt die Berichterstattung über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft.

Der Vorstand hat den zusammengefassten Lagebericht sowie den Konzern-Abschluss am 24. Februar 2023 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 13. März 2023.

Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten alle Konzern-Flughäfen einen im Vergleich zum Vorjahr deutlichen Anstieg des Passagieraufkommens. Dementsprechend lag der Konzern-Umsatz bei 3.194,4 Mio € und somit um 1.051,1 Mio € über dem Vorjahreswert (+49,0 %). Bereinigt um die Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 961,7 Mio € auf 2.863,3 Mio € (+50,6 %).

Aufgrund hoher Einmaleffekte im Vorjahr reduzierten sich die sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtszeitraum auf 139,3 Mio € und lagen damit um 215,3 Mio € unter dem Wert des Vorjahres.

Vor allem verkehrsmengenbedingt erhöhte sich der operative Aufwand (Personal, Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) um 564,9 Mio € auf 2.343,8 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betragen die operativen Aufwendungen 2.012,6 Mio € (+475,5 Mio €). Das Konzern-EBITDA lag aufgrund der positiven operativen Entwicklung mit 1.029,8 € um 272,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Das Konzern-Ergebnis verzeichnete trotz der vollständigen Abschreibung von Darlehensforderungen im Zusammenhang mit dem Engagement am Flughafen St. Petersburg einen deutlichen Anstieg von 91,8 Mio € auf 166,6 Mio €.

Der Free Cash Flow verbesserte sich leicht auf -741,0 Mio € (im Vorjahr: -772,3 Mio €). Die Netto-Finanzschulden stiegen entsprechend um 689,0 Mio € auf 7.058,7 Mio € (31. Dezember 2021: 6.369,7 Mio €). Trotz des Verschuldungsanstiegs erhöhte sich die Liquidität aufgrund anhaltender Finanzierungsmaßnahmen auf 3.866,9 Mio € (31. Dezember 2021: 3.564,3 Mio €). Bedingt durch den Ergebnisanstieg verbesserte sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA von 8,4 auf 6,9.

Die schnelle Verkehrserholung, die mit operativen Herausforderungen verbunden war, belastete die Entwicklung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, wie Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität sowie Krankenquote insbesondere in Frankfurt stark. Demgegenüber reduzierten sich die CO₂-Emissionen, trotz der schnellen Verkehrserholung gegenüber Vorjahr.

Vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen bezeichnet der Vorstand die Verkehrsentwicklung und in der Folge die finanzielle Entwicklung im Berichtszeitraum insgesamt als positiv.

Wirtschaftliches Umfeld

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die **Weltkonjunktur** im Jahr 2022 war neben der abklingenden Coronavirus-Pandemie vor allem durch die russische Invasion in die Ukraine geprägt. Zu Jahresbeginn verlangsamten im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie stehende Lieferengpässe bei Rohstoffen und Vorleistungsgütern das Wachstum. Der Ukraine-Krieg erhöhte die bereits gestiegenen Energie- und Lebensmittelpreise zusätzlich und führte zu einem Anstieg der Inflationsraten weltweit. Die Zinserhöhungen vieler Zentralbanken zur Eindämmung der Inflationsraten dämpften die wirtschaftliche Dynamik.

Im **Euroraum** profitierte die Wirtschaft im ersten Halbjahr noch von der Aufhebung der Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung. Im Laufe des Sommers machten sich allerdings die deutlichen Preissteigerungen bemerkbar.

Die exportorientierte **deutsche Wirtschaft** litt neben den Lieferengpässen, den steigenden Energiekosten und den damit anziehenden Inflationsraten unter dem sich verschärfenden Arbeitskräftemangel. Dieser machte sich in nahezu allen Wirtschaftsbereichen bemerkbar und wirkte angebotshemmend bei gleichzeitig hoher Konsumnachfrage. Insgesamt verlief die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland schwächer als im europäischen Durchschnitt.

Die **US-Wirtschaft** wuchs im zweiten Halbjahr trotz der deutlichen geldpolitischen Straffung der nationalen Notenbank. Die **Schwellenländer** litten unter dem schwierigen außenwirtschaftlichen Umfeld, die Entwicklung verlief aber insgesamt uneinheitlich. In China verhinderte die bis Ende des Jahres geltende Null-Covid-Strategie der Regierung höhere Wachstumsraten und beeinträchtigte die weltweiten Lieferketten. Brasiliens Wirtschaft legte 2022 hauptsächlich aufgrund der guten Entwicklung im Dienstleistungssektor zu. Die peruanische Wirtschaft dagegen litt unter massiven Preissteigerungen.

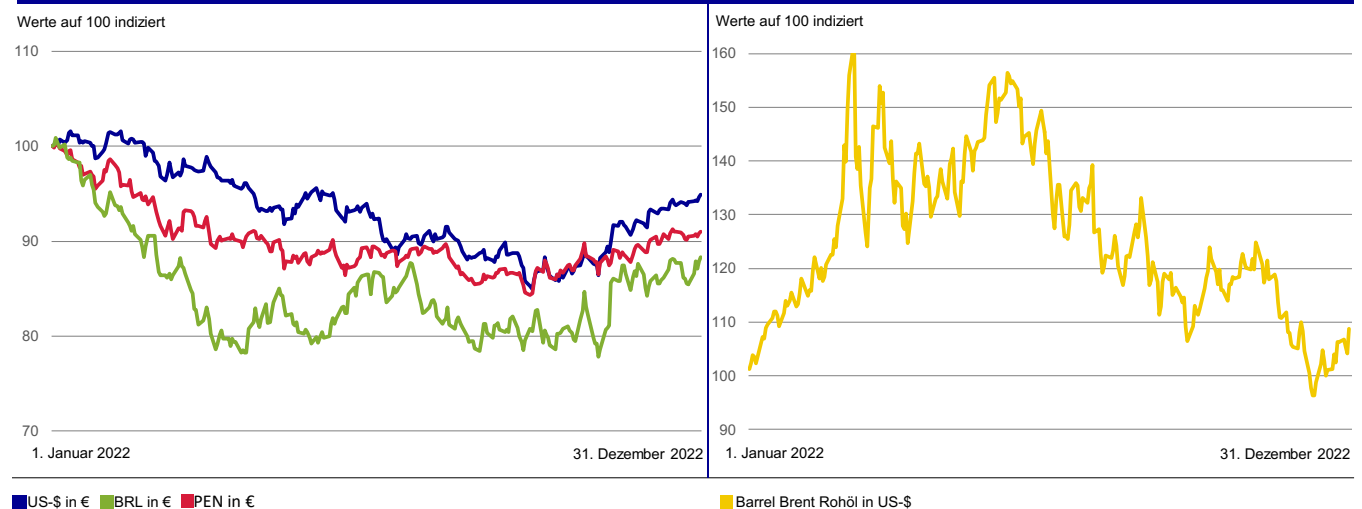
Trotz vieler Störfaktoren konnte der **Welthandel** 2022 wachsen, verlor aber in der zweiten Jahreshälfte deutlich an Dynamik.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2022	2021
Welt	+3,4	+6,2
Eurozone	+3,5	+5,3
Deutschland	+1,9	+2,6
USA	+2,0	+5,9
Lateinamerika	+3,9	+7,0
China	+3,0	+8,4
Japan	+1,4	+2,1
Welthandel	+5,4	+10,4

¹⁾ Angaben 2022 und 2021: Daten und Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2023),
Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung, 13. Januar 2023).

Der Rohölpreis sowie die für den Fraport-Konzern bedeutenden Währungskurse haben sich im Jahr 2022 wie folgt entwickelt:

Für Fraport bedeutende Währungskurse und Rohölpreis 2022

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 2022 meldete der Airports Council International (ACI) einen vorläufigen weltweiten Passagierzuwachs gegenüber dem Vorjahr von 55,5 %. Das Luftfrachtaufkommen sank um 6,0 %. Die europäischen Flughäfen verzeichneten beim Passagieraufkommen ebenfalls einen Zuwachs um 98,5 %. Bei der Luftfracht verzeichneten die Flughäfen in Europa einen unterproportionalen Rückgang von 5,2 %. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen erholte sich um 110 %. Die Cargo-Tonnage nahm um 6,0 % ab.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2022

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2022 Januar bis November	Luftfracht 2022 Januar bis November
Deutschland	110,0	-6,6
Europa (ohne Deutschland)	98,5	-5,2
Nordamerika	37,0	-3,3
Lateinamerika	53,2	3,3
Naher/Mittlerer Osten	129,3	-8,2
Asien/Pazifik	24,4	-10,2
Afrika	65,4	4,1
Welt	55,5	-6,0

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI 10/2022, 25. Januar 2023), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV 11/2022, Stand 05. Januar 2023).

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Im Geschäftsjahr 2022 nutzten 48,9 Mio Passagiere den Flughafen **Frankfurt**. Die Lockerung der Reisebeschränkungen weltweit begründete den Zuwachs von mehr als 97 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Gemessen am Vergleichszeitraum des Vorkrisenjahres 2019 erreichte das Passagiervolumen in Frankfurt ein Niveau von rund 70 %. Im **Inlandsverkehr** (+95,9 %) standen besonders die sekundären Verbindungen wie Hannover, Nürnberg und Leipzig im Vordergrund. Durch die hohe Nachfrage nach Urlaubsreisen ab April legte der **Europaverkehr** im Berichtszeitraum stark zu (+77,9 %). Auch der **Interkontinentalverkehr** mit einem Anstieg von mehr als 100 % profitierte von den ansteigenden, primär touristischen Verkehren. Insbesondere die Verbindungen mit dem amerikanischen Kontinent stiegen wieder an, wohingegen die Fernost-Verkehre weiter von den dort nicht oder deutlich später erfolgten Lockerungen der Reisebeschränkungen beeinflusst waren.

Das **Cargo-Aufkommen** konnte nicht an das Rekordergebnis des Vorjahres anknüpfen. Das Volumen sank um 13,5 % auf rund 2,0 Mio Tonnen. Kapazitätsminderungen infolge des Ukraine-Kriegs und Nachfragerückgänge auch aufgrund des sich erholenden Seeverkehrs schwächten das Cargo-Volumen.

Die **Flugbewegungen** stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 45,9 % auf 382.211 Starts und Landungen. Verglichen mit dem Vorjahreswert wuchsen die Passagierflüge um 57,0 %, die Frachtflüge sanken hingegen um 19,0 %. Die **Auslastung** der Passagierflüge erreichte im Berichtsjahr 78,1 % und lag damit rund 14 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Die Kennzahl **Passagiere pro Passagierbewegung** legte um 25,6 % gegenüber dem Vorjahr auf rund 143,3 zu. Die **Höchststartgewichte** stiegen um 37,1 % auf 24,2 Mio Tonnen. Die **Pünktlichkeitsquote** am Flughafen Frankfurt lag im Gesamtjahr 2022 bei 61,0 % und damit um 13,1 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Dies ist im Wesentlichen auf die operativen Herausforderungen im Zuge des schnellen Wiederanlaufens des Luftverkehrs nach der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Das Fluggastaufkommen am Flughafen **Ljubljana** war zu Beginn des Jahres 2022 noch durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt. Nach der Entspannung der Infektionslage in Europa zur Mitte des Jahres verzeichnete der Flughafen in Ljubljana einen Anstieg der Passagiere. Mit knapp 1,0 Mio Fluggästen hat sich das Passagieraufkommen gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt (+0,5 Mio).

Die beiden brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wurden von der Coronavirus-Pandemie insbesondere zu Beginn des Jahres 2022 durch Flugstornierungen negativ beeinträchtigt. Sowohl der inländische als auch der internationale Flugverkehr erholten sich in den Folgemonaten allerdings sukzessive. Einige wichtige Routen, wie beispielsweise Porto Alegre – Lima oder auch Fortaleza – Miami, wurden im Laufe des Jahres wieder aufgenommen. Insgesamt wurden die beiden Flughäfen in Summe von 12,4 Mio Passagieren genutzt. Dies entspricht einem Wachstum von +41,0 % gegenüber 2021. Fortaleza begrüßte im Gesamtjahr 5,5 Mio inländische (+42,0 %) und rund 0,2 Mio internationale Passagiere (+>100 %). Porto Alegre verzeichnete 6,4 Mio inländische (+33,4 %) und rund 0,3 Mio internationale Passagiere (+>100 %).

Im Jahresverlauf 2022 erholte sich das Verkehrsaufkommen am Flughafen **Lima** im Vorjahresvergleich deutlich. Nach dem Anstieg der Corona-Fallzahlen im Januar und Februar war der Rest des Jahres durch eine sukzessive Wiederaufnahme von Flugverbindungen in Abhängigkeit vom Wegfall der jeweiligen Reise- und Einreiserestriktionen geprägt. Insgesamt wurden im Jahr 2022 18,6 Mio Passagiere gezählt, was einem Anstieg von +72,0 % gegenüber dem Jahr 2021 entspricht. Der inländische Passagierbetrieb verzeichnete rund 11,7 Mio Passagiere (+52,7 %). Auch der internationale Verkehr entwickelte sich sehr positiv und trug mit 6,9 Mio Passagieren (+>100 %) zum Wachstum bei.

Mit rund 31,2 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** im Berichtszeitraum 2022 einen Anstieg von rund 79,0 % gegenüber dem Vorjahr. Nachdem die ersten drei Monate des Jahres von einem zurückhaltenden Buchungsverhalten der Passagiere gekennzeichnet waren, entwickelten sich die Passagierzahlen ab April positiv und erreichten beziehungsweise übertrafen das Vorkrisenniveau von 2019. Dieser Trend hielt bis in den Spätherbst an. Insgesamt lag der Inlandverkehr um 56,1 % über dem Vorjahresniveau, während der internationale Verkehr mit 85,9 % wuchs. Die größte Zahl an ausländischen Passagieren, gemessen an den Gesamtpassagieren im Berichtsjahr 2022, kam aus Großbritannien (rund 20 %), gefolgt von Deutschland (rund 15 %) und Italien (rund 7 %).

An den bulgarischen Flughäfen in **Varna** und **Burgas** stiegen die Passagierzahlen im Jahr 2022 auf etwa 3,1 Mio und lagen damit um +59,2 % über dem Vorjahreswert. Die allgemeine Verkehrserholung fiel 2022 schwächer aus als an anderen touristischen Flughäfen in Europa. Dabei sorgte der Krieg in der Ukraine ab Ende Februar für ausbleibende ukrainische, belarussische und russische Passagiere, die jedoch in Teilen durch eine größere Nachfrage aus den mittel- und osteuropäischen Ländern kompensiert wurden. Zusätzlich wurde mehr Verkehr in der Nebensaison (Frühling, Herbst) verzeichnet. Im Gesamtjahr führte dies zu einem Anstieg sowohl des inländischen (+17,6 %) als auch des internationalen Passagieraufkommens (+63,8 %). Die meisten Passagiere kamen aus Deutschland (rund 20 %), Polen (circa 17 %) und Großbritannien (etwa 17%).

Das Passagieraufkommen im Geschäftsjahr 2022 am Flughafen **Antalya** lag bei rund 31,1 Mio Passagieren (im Vorjahr: 21,9 Mio). Im internationalen Passagierverkehr ergab sich eine Wachstumsrate von +47,3 %, während der innertürkische Verkehr mit +21,6 % im Vergleich zum Vorjahr wuchs. Aufgrund der Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine kam es zu einer deutlichen Verschiebung der Passagiergruppen am Flughafen Antalya. Die Zahl der Reisenden aus Russland sank im Vergleich zum Vorjahr, aus der Ukraine wurden nahezu keine Passagiere verzeichnet. Stattdessen stieg der Anteil der Passagiere aus West-, Zentral- und Osteuropa. In vielen relevanten Märkten zeigte sich eine im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöhte Nachfrage nach Urlaubsreisen in die Türkei. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Deutschland (circa 27 %), Russland (circa 22 %) und Großbritannien (circa 10 %).

Verkehrsentwicklung an den wesentlichen Konzern-Standorten

Flughafen	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2022	Veränderung in % ²⁾	2022	Veränderung in % ²⁾	2022	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	48.918.482	+97,1	1.967.450	- 13,5	382.211	+45,9
Ljubljana	100	970.152	>+100	12.480	+9,5	21.571	+23,5
Fortaleza	100	5.778.038	+45,4	41.769	+27,6	54.293	+31,3
Porto Alegre	100	6.654.062	+37,5	38.543	+27,0	66.402	+34,7
Lima	80,01	18.619.536	+72,0	218.567	- 0,3	149.793	+46,8
Fraport Greece	65	31.193.278	+79,0	5.653	+0,4	256.285	+39,9
Twin Star	60	3.127.767	+59,2	6.348	+35,0	23.713	+35,2
Burgas	60	1.643.581	+72,2	6.244	+33,7	12.293	+48,2
Varna	60	1.484.186	+46,9	104	>+100	11.420	+23,6
Antalya	51/50 ³⁾	31.077.452	+41,8	n.a	n.a	193.548	+44,7

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

²⁾ Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughafen	2022	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2022] Q3/9M Quartalsmitteilung 2022	Gegebene Prognose 2021	2021	2019 ¹⁾
Frankfurt	48.918.482	[rund 45 Mio Passagiere bis etwa 50 Mio Passagiere] Oberer Bereich der prognostizierten Bandbreite von rund 45 Mio Passagiere bis etwa 50 Mio Passagiere	circa 39 bis etwa 46 Mio	24.812.849	70.556.072
Ljubljana	970.152	–	mehr als 50 % des Passagierolumens des Jahres 2019	421.934	1.721.355
Fortaleza	5.778.038	–	rund 80 % der Passagiere des Vorkrisenniveaus	3.974.759	7.218.697
Porto Alegre	6.654.062	–	rund 80 % der Passagiere des Vorkrisenniveaus	4.839.594	8.298.205
Lima	18.619.536	–	rund 70 % im Vergleich zu 2019	10.819.010	23.578.600
Fraport Greece	31.193.278	[mindestens 90 % des Passagierolumens des Jahres 2019] auf dem Niveau von 2019 bis leicht darüber	mindestens 80 % des Passagierolumens des Jahres 2019	17.428.536	30.152.728
Twin Star	3.127.767	[mindestens 50 % des Passagierolumens des Jahres 2019] leicht über 60 % des Passagieraufkommens von 2019	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.	1.964.896	4.970.095
Antalya	31.077.452	[über 75 % des Passagierolumens des Jahres 2019] über 80 % des Volumens aus 2019		21.919.453	35.483.190

¹⁾ Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

Das Passagieraufkommen in Frankfurt und an den touristisch geprägten Konzern-Flughäfen in Griechenland, Bulgarien und der Türkei entwickelte sich besser als im Geschäftsbericht 2021 prognostiziert. Grund dafür war eine schnellere als ursprünglich erwartete Verkehrsaufholung.

Ertragslage Konzern

Umsatz

Die Umsatzerlöse im Fraport-Konzern lagen im Geschäftsjahr 2022 mit 3.194,4 Mio € um 1.051,1 Mio € über dem Vorjahreszeitraum. Bereinigt um die Auftragslöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse um 961,7 Mio € auf 2.863,3 Mio €. Der Anstieg war am Standort Frankfurt im Wesentlichen auf verkehrsmengenbedingt höhere Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten (+256,7 €) zurückzuführen. Gestiegene Erlöse aus Infrastruktorentgelten (+96,0 Mio €) und Retail-Umsätzen (+81,5 Mio €) sowie höhere Bodenverkehrsdienstleistungen (+70,0 Mio €) trugen zudem zum Umsatzwachstum bei. Die Umsatzerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen reduzierten sich hingegen trotz zusätzlicher Erlöse aus dem Neugeschäft am Flughafen Hamburg um 20,4 Mio € auf 173,7 Mio €. Ursächlich dafür war ein Einmaleffekt im Vorjahreszeitraum in Höhe von 57,8 Mio € aus der Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre. Außerhalb von Frankfurt trugen insbesondere Fraport Greece (+208,0 Mio €) sowie die Konzern-Gesellschaft in Lima (+123,0 Mio €) angesichts der positiven Verkehrsentwicklung zum bereinigten Umsatzwachstum bei.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 139,3 Mio € unter dem Wert des Vorjahreszeitraums von 354,6 Mio € (-215,3 Mio €). Im Berichtszeitraum waren die sonstigen betrieblichen Erträge positiv vom Verkauf der Anteile an den at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften Xi'an (53,7 Mio €) sowie der D-Port Logistik GmbH (18,6 Mio €) beeinflusst. Darüber hinaus wurde bei Fraport Greece und den beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften eine weitere Einigung zur Kompensation der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie erzielt. Die Entschädigung bei Fraport Greece bezieht sich auf die entstandenen operativen Verluste im ersten Halbjahr 2021. Daraus resultierte ein positiver Effekt in Höhe von 23,6 Mio € (im Vorjahr: 92,8 Mio €). Die realisierten Erstattungsansprüche der brasilianischen Konzern-Gesellschaften beliefen sich auf 18,5 Mio € (im Vorjahr: 26,5 Mio €). Demgegenüber war im Vorjahr im Wesentlichen der vom Bund und Land Hessen gleichermaßen gewährte Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten (159,8 Mio €) sowie der Erlass kurzfristiger Mindestleasingzahlungen bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA (35,2 Mio €) enthalten.

Aufwand

Der Personalaufwand im Konzern stieg im Geschäftsjahr 2022 um 152,4 Mio € auf 1.036,7 Mio €. Die Erhöhung resultierte vor allem zu Jahresbeginn aus einer sehr geringen Inanspruchnahme von Kurzarbeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Darüber hinaus erhöhte sich im Jahresverlauf der Personalbedarf aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung im Konzern allgemein und insbesondere bei den Bodenverkehrsdiensten in Frankfurt. Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) lag bei 1.307,1 Mio € (+412,5 Mio €). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betragen die Sachaufwendungen 976,0 Mio € (+323,1 Mio €). Die Zunahme ist vor allem auf gestiegene variable Konzessionsabgaben bei den internationalen Konzern-Gesellschaften insbesondere aufgrund der Verkehrserholung (+105,8 Mio €) sowie höhere Aufwendungen für Fremdpersonal (+47,5 Mio €) und bezogene Fremdleistungen (+37,5 Mio €) zurückzuführen. Darüber hinaus erhöhten sich die Aufwendungen für Versorgungsleistungen aufgrund der stark gestiegenen Energiepreise um 41,0 Mio € (+50,7 %) gegenüber dem Vorjahr.

EBITDA und EBIT

Das Konzern-EBITDA lag aufgrund der positiven operativen Entwicklung mit 1.029,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Gestiegene Abschreibungen in Höhe von 465,3 Mio € (+22,0 Mio €) führten zu einem Konzern-EBIT von 564,5 Mio € (+250,8 Mio €).

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf -330,6 Mio € (im Vorjahr: -197,3 Mio €). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahresvergleichszeitraum ist im Wesentlichen auf das sonstige Finanzergebnis in Höhe von -147,1 Mio € (im Vorjahr: 8,8 Mio €) zurückzuführen. Dieses wurde durch die vollständige Abschreibung der Darlehensforderung gegenüber der Thalita Trading Ltd. in Höhe von 163,3 Mio € im Zusammenhang mit dem Engagement am Flughafen St. Petersburg negativ beeinflusst. Grund für die vollständige Abschreibung war eine Neueinschätzung der Cash Flows zum 30. Juni 2022 aufgrund der bestehenden Sanktionsmaßnahmen infolge des Ukraine-Kriegs. Zusammen mit der im Geschäftsjahr 2020 erfassten Abschreibung in Höhe von 9,7 Mio € ist der Buchwert der Darlehensforderung im Fraport-Konzern in voller Höhe abgeschrieben.

Die Zinsaufwendungen im Konzern (+44,8 Mio €) erhöhten sich unter anderem aufgrund der umfangreichen Finanzierungsmaßnahmen bei der Fraport AG im Geschäftsjahr 2021. Zudem resultierte der Anstieg aus einer Refinanzierung in Griechenland und damit einhergehenden Einmaleffekten aus der Ablösung der ursprünglichen Finanzierung in Höhe von 19,3 Mio €. Des Weiteren erhöhten sich die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Konzessionsverbindlichkeiten im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen infolge der Inflationsentwicklung in Peru um 13,2 Mio €.

Die Zinserträge erhöhten sich im Berichtszeitraum um 9,2 Mio € maßgeblich infolge erhöhter Zinssätze aus der Abzinsung von Rückstellungen. Im Vorjahr war der Zinsertrag dagegen unter anderem durch den Einmaleffekt aus der Einigung mit der Bundespolizei um 17,5 Mio € positiv beeinflusst.

Das Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen erhöhte sich um 58,2 Mio € auf 77,0 Mio €, insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung der operativen Konzern-Gesellschaft in Antalya (+43,1 Mio €). Darüber hinaus ist der Anstieg gegenüber dem Vorjahr auf die Zuschreibung der Konzern-Gesellschaft Xi'an (+20,0 Mio €) im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile zurückzuführen.

EBT, Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

Das EBT im Berichtszeitraum belief sich auf 233,9 Mio € (im Vorjahr: 116,4 Mio €). Bei einer Konzern-Steuerquote von 28,8 % ergab sich ein Ertragsteueraufwand von 67,3 Mio € (im Vorjahr: 24,6 Mio €). Das Konzern-Ergebnis lag bei 166,6 Mio € (im Vorjahr: 91,8 Mio €). Dies führte zu einem unverwässerten Ergebnis je Aktie von 1,43 € (im Vorjahr: 0,90 €).

Der Anteil des internationalen Geschäfts am Konzern-Ergebnis lag bei 53,4 %. Auf Deutschland entfielen 46,6 %.

Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

in Mio €	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	3.194,4	2.143,3	+1.051,1	+49,0
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.863,3	1.901,6	+961,7	+50,6
Personalaufwand	1.036,7	884,3	+152,4	+17,2
Materialaufwand	1.101,6	750,7	+350,9	+46,7
EBITDA	1.029,8	757,0	+272,8	+36,0
Abschreibungen	465,3	443,3	+22,0	+5,0
EBIT	564,5	313,7	+250,8	+79,9
Konzern-Ergebnis	166,6	91,8	+74,8	+81,5
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	19.211	17.781	+1.430	+8,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	18.850	18.419	+431	+2,3

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2022	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2022] Q3/9M Quartalsmitteilung 2022	Gegebene Prognose 2021	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	3.194,4	[Leicht über 3,0 Mrd. €] oberen Ende der im Halbjahresbe- richt Q2/6M 2022 aktualisierten Er- gebnisprognosen	bis zu rund 3 Mrd. €	2.143,3	+1.051,1	+49,0
EBITDA	1.029,8	[etwa 850 Mio € bis etwa 970 Mio €] oberen Ende der im Halbjahresbe- richt Q2/6M 2022 aktualisierten Er- gebnisprognosen	etwa 760 Mio € bis circa 880 Mio €	+757,0	+272,8	+36,0
EBIT	564,5	[rund 400 Mio € bis etwa 520 Mio €] oberen Ende der im Halbjahresbe- richt Q2/6M 2022 aktualisierten Er- gebnisprognosen	320 Mio € bis rund 440 Mio €	+313,7	+250,8	+79,9
Konzern-Ergebnis	166,6	[etwa 0 bis circa 100 Mio €] oberen Ende der im Halbjahresbe- richt Q2/6M 2022 aktualisierten Er- gebnisprognosen	etwa 50 bis circa 150 Mio €	+91,8	+74,8	+81,5
Dividende je Aktie (€)	0,0	Keine Ausschüttung	Keine Ausschüttung	0,0	0,0	-

Aufgrund der schnelleren Verkehrserholung nach der Coronavirus-Pandemie entwickelten sich die Finanzzahlen besser als ursprünglich im Geschäftsbericht 2021 prognostiziert. Zudem wirkte sich der Verkauf der Anteile an den at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften Xi'an sowie der D-Port Logistik GmbH ergebnissteigernd aus. Auch die Kompensationen der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei Fraport Greece und den brasilianischen Konzern-Gesellschaften wirkten sich darüber hinaus positiv aus.

Ertragslage Segmente



Die Umsatzerlöse des Segments **Aviation** stiegen im Geschäftsjahr 2022 um 240,6 Mio € auf 828,1 Mio € (+41,0 %). Gestiegene Umsätze aus Flughafenentgelten (+256,7 Mio €) aufgrund der starken Verkehrserholung am Flughafen Frankfurt trugen im Wesentlichen zum Umsatzwachstum bei. Trotz zusätzlicher Erlöse aus dem Neugeschäft am Flughafen Hamburg reduzierten sich die Erlöse aus Sicherheitsleistungen (-20,4 Mio €). Diese waren im Vorjahreszeitraum positiv von der Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre in Höhe von 57,8 Mio € beeinflusst. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen unter dem Vorjahr. Grund dafür war die im Vorjahreszeitraum vom Bund und Land Hessen gewährte Ausgleichszahlung zur Deckung der im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten in Höhe von 159,8 Mio €. Die Personalaufwendungen erhöhten sich um 41,2 Mio € auf 325,6 Mio € unter anderem aufgrund einer im Vorjahresvergleich sehr geringen Inanspruchnahme von Kurzarbeit, Neueinstellungen am Standort Hamburg, sowie Tariferhöhungen. Der Materialaufwand reduzierte sich hingegen um 8,0 Mio € auf 52,1 Mio € im Wesentlichen aufgrund geringerer Aufwendungen aus Investitionen. Das Segment-EBITDA lag trotz wesentlicher Einmaleffekte im Vorjahreszeitraum mit 175,4 Mio € um 15,2 Mio € über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 160,2 Mio €). Bereinigt um die genannten Einmaleffekte nahm das Segment-EBITDA im Vorjahresvergleich um 232,8 Mio € zu. Bei nahezu konstanten Abschreibungen lag das Segment-EBIT bei 40,6 Mio € (im Vorjahr: 25,8 Mio €).

Aviation

in Mio €	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	828,1	587,5	+240,6	+41,0
Personalaufwand	325,6	284,4	+41,2	+14,5
Materialaufwand	52,1	60,1	-8,0	-13,3
EBITDA	175,4	160,2	+15,2	+9,5
Abschreibungen	134,8	134,4	+0,4	+0,3
EBIT	40,6	25,8	+14,8	+57,4
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	5.624	5.220	+404	+7,7
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.569	5.476	+93	+1,7



Die positive Verkehrsentwicklung spiegelte sich auch in den Umsatzerlösen des Segments **Retail & Real Estate** in Höhe von 446,4 Mio € (+127,3 Mio €) wider. Das Umsatzwachstum ist insbesondere auf gestiegene Retail-Erlöse (+81,5 Mio €) zurückzuführen. Der Netto-Retail-Erlös je Passagier lag bei 3,33 € (im Vorjahr: 3,30 €). Die Parkierungs- sowie Real Estate-Erlöse entwickelten sich ebenfalls positiv (+27,5 Mio € beziehungsweise +17,1 Mio €). Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs der Anteile an der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft D-Port Logistik GmbH (18,6 Mio €). Demgegenüber erhöhten sich die Personalaufwendungen (+5,0 Mio €) im Wesentlichen infolge einer sehr geringen Inanspruchnahme von Kurzarbeit im Vergleich zum Vorjahr. Zudem nahmen die Materialaufwendungen um 38,6 Mio € zu, insbesondere aufgrund von preisbedingt höheren Versorgungsleistungen. Das Segment-EBITDA belief sich auf 342,9 Mio € (+92,1 Mio €). Bei leicht höheren Abschreibungen (+1,4 Mio €) lag das Segment-EBIT bei 256,3 Mio € (+90,7 Mio €).

Retail & Real Estate

in Mio €	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	446,4	319,1	+127,3	+39,9
Personalaufwand	48,9	43,9	+5,0	+11,4
Materialaufwand	146,5	107,9	+38,6	+35,8
EBITDA	342,9	250,8	+92,1	+36,7
Abschreibungen	86,6	85,2	+1,4	+1,6
EBIT	256,3	165,6	+90,7	+54,8
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	573	574	-1	-0,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	576	608	-32	-5,3



Im Geschäftsjahr 2022 lag der Umsatz im Segment **Ground Handling** mit 550,1 Mio € um 163,7 Mio € über dem Wert des Vorjahreszeitraums. Die starke Nachfrage am Flughafen Frankfurt führte zu gestiegenen Erlösen aus Infrastruktur-entgelten (+96,0 Mio €) sowie höheren Erlösen aus Bodenverkehrsdienstleistungen (+70,0 Mio €). Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtszeitraum um 68,9 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf eine im Vorjahresvergleich sehr geringe Inanspruchnahme von Kurzarbeit sowie Neueinstellungen zurückzuführen. Der Sachaufwand stieg um 92,8 Mio € auf 145,0 Mio € im Wesentlichen aufgrund des verkehrsmengenbedingt gestiegenen Fremdpersonalbedarfs sowie aufgrund möglicher Schadensregulierungen. Das Segment-EBITDA lag bei -73,9 Mio € (-1,7 Mio €). Bei leicht gestiegenen Abschreibungen (+0,4 Mio €) belief sich das Segment-EBIT auf -111,6 Mio € (im Vorjahr: -109,5 Mio €).

Ground Handling

in Mio €	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	550,1	386,4	+163,7	+42,4
Personalaufwand	382,2	313,3	+68,9	+22,0
Materialaufwand	88,4	33,8	+54,6	> 100
EBITDA	-73,9	-72,2	-1,7	-2,4
Abschreibungen	37,7	37,3	+0,4	+1,1
EBIT	-111,6	-109,5	-2,1	-1,9
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	7.404	6.816	+588	+8,6
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	7.035	6.937	+98	+1,4



Die Umsatzerlöse im Segment **International Activities & Services** nahmen im Berichtszeitraum um 519,5 Mio € auf 1.369,8 Mio € zu. Bereinigt um die Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse auf 1.038,7 Mio € (+430,1 Mio €). Grund für den Anstieg war die positive Verkehrsentwicklung an den internationalen Konzern-Flughäfen. Insbesondere Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaft in Lima profitierten von der Lockerung von Reiserestriktionen mit einem um IFRIC 12 bereinigten Umsatzwachstum von 208,0 Mio € beziehungsweise 123,0 Mio €. Zudem hatten Währungskurseffekte (89,3 Mio €) positive Auswirkungen auf die Umsatzerlöse, vor allem bei den Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie bei Fraport USA. Die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments lagen bei 112,6 Mio €. Sie waren im Wesentlichen vom Verkauf der Anteile der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft in Xi'an in Höhe von 53,7 Mio € sowie von Kompensationen der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei Fraport Greece in Höhe von 23,6 Mio € (im Vorjahr: 92,8 Mio €) und bei den beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Höhe von 18,5 Mio € (im Vorjahr: 26,5 Mio €) positiv beeinflusst. Demgegenüber beinhalteten die sonstigen betrieblichen Erträge im Vorjahresvergleichszeitraum den Erlass von fixen Mindestleasingzahlungen bei Fraport USA in Höhe von 35,2 Mio €. Der Personalaufwand erhöhte sich um 37,3 Mio € auf 280,0 Mio €, im Wesentlichen aufgrund der geringeren Inanspruchnahme von Kurzarbeit im Vergleich zum Vorjahr sowie des erhöhten Personalbedarfs im Berichtszeitraum. Der Sachaufwand des Segments stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 280,1 Mio € auf 900,5 Mio € (+45,1 %). Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Sachaufwendungen um 190,7 Mio € auf 569,4 Mio € (+50,3 %). Ursächlich dafür waren insbesondere gestiegene variable Konzessionsabgaben, vor allem bei Fraport Greece und der Konzern-Gesellschaft in Lima. Das Segment-EBITDA nahm um 167,2 Mio € auf 585,4 Mio € (+40,0 %) zu. Trotz erhöhter Abschreibungen (+19,8 Mio €) im Vergleich zum Vorjahr stieg das Segment-EBIT auf 379,2 Mio € (+147,4 Mio €).

International Activities & Services

in Mio €	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.369,8	850,3	+519,5	+61,1
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.038,7	608,6	+430,1	+70,7
Personalaufwand	280,0	242,7	+37,3	+15,4
Materialaufwand	814,6	548,8	+265,8	+48,4
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	483,5	307,1	+176,4	+57,4
EBITDA	585,4	418,2	+167,2	+40,0
Abschreibungen	206,2	186,4	+19,8	+10,6
EBIT	379,2	231,8	+147,4	+63,6
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	5.610	5.171	+439	+8,5
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.670	5.398	+272	+5,0

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

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %
Fraport USA	100	103,4	67,9	+52,3	49,6	57,3	-13,4	4,8	20,7	-76,8	-1,8	8,5	-
Fraport Slovenija	100	33,9	21,7	+56,2	7,6	7,7	-1,3	-2,7	-3,0	+10,0	-2,6	-2,6	0,0
Fortaleza + Porto Alegre ²⁾	100	90,0	68,3	+31,8	60,1	40,1	+49,9	28,8	17,6	+63,6	-3,5	-16,5	+78,8
Lima	80,01	590,1	345,2	+70,9	100,2	54,7	+83,2	83,4	39,8	> 100	37,2	11,2	> 100
Fraport Greece ³⁾	65	443,8	255,4	+73,8	271,7	206,4	+31,6	208,5	144,0	+44,8	69,9	24,7	> 100
Twin Star	60	43,5	29,3	+48,5	19,3	15,1	+27,8	8,6	3,8	> 100	4,2	0,9	> 100

At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %
Antalya	51/50 ⁴⁾	396,6	266,6	+48,8	323,0	202,7	+59,3	208,3	92,1	> 100	119,6	33,4	> 100

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2022: 277,9 Mio € (2021: 154,9 Mio €); Fraport Greece 2022: 433,5 Mio € (2021: 225,5 Mio €);

Fortaleza + Porto Alegre: 2022: 81,3 Mio € (2021: 46,8 Mio €); Antalya 2022: 388,8 Mio € (2021: 247,7 Mio €).

²⁾ Summe der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

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

⁴⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Infolge der Erholung des Passagieraufkommens im Geschäftsjahr 2022 aber auch aufgrund von positiven Währungskurseffekten stiegen die Umsatzerlöse bei **Fraport USA** auf 103,4 Mio € (im Vorjahr: 67,9 Mio €). Die sonstigen betrieblichen Erträge, die im Vorjahreszeitraum positiv vom Erlass fixer Mindestleasingzahlungen in Höhe von 35,2 Mio € beeinflusst wurden, lagen im Berichtszeitraum bei 3,2 Mio €. Der operative Aufwand nahm im Wesentlichen aufgrund von gestiegenen variablen Konzessionsabgaben und Währungskurseffekten um 10,6 Mio € auf 57,0 Mio € zu. Das EBITDA lag aufgrund der hohen sonstigen betrieblichen Erträge in 2021 mit 49,6 Mio € unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (im Vorjahr: 57,3 Mio €). Die Abschreibungen (+8,1 Mio €) erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund von außerplanmäßigen Abschreibungen im Geschäftsjahr. Das EBIT belief sich auf 4,8 Mio € (im Vorjahr: 20,7 Mio €). Das Ergebnis blieb mit -1,8 Mio € hinter dem Vorjahreszeitraum (im Vorjahr: 8,5 Mio €) zurück.

Die gestiegene Nachfrage nach Reisen im Jahr 2022 zeigte sich bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** in höheren Umsatzerlösen in Höhe von 33,9 Mio € (+12,2 Mio €). Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich im Geschäftsjahr 2022 aufgrund entfallener Kompensationen für Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, die mit rund 6,6 Mio € im Vorjahreszeitraum enthalten waren. Der operative Aufwand stieg verkehrsmengenbedingt um 5,4 Mio € auf 26,6 Mio € an. Das EBITDA verringerte sich aufgrund geringerer sonstiger betrieblicher Erträge auf 7,6 Mio € (im Vorjahr: 7,7 Mio €). Leicht rückläufige Abschreibungen führten zu einem EBIT von -2,7 Mio € (im Vorjahr: -3,0 Mio €). Das Ergebnis lag konstant bei -2,6 Mio € (im Vorjahr: -2,6 Mio €).

Die positive Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2022 bei den brasilianischen Konzern-Gesellschaften **Fortaleza** und **Porto Alegre** spiegelte sich in gestiegenen Umsatzerlösen in Höhe von 90,0 Mio € (+21,7 Mio €) wider. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 34,5 Mio €. Das Umsatzwachstum profitierte auch von positiven Währungskurseffekten. Die sonstigen betrieblichen Erträge waren in 2022 erneut positiv durch Kompensationen der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in Höhe von 18,5 Mio € beeinflusst (im Vorjahr: 26,5 Mio €). Der Materialaufwand reduzierte sich um 6,0 Mio € auf 32,9 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Materialaufwand um 6,9 Mio € auf 24,3 Mio €. Gründe dafür waren insbesondere Währungskurseffekte. Das EBITDA erhöhte sich entsprechend auf 60,1 Mio € (im Vorjahr: 40,1 Mio €). Das EBIT belief sich auf 28,8 Mio € (im Vorjahr: 17,6 Mio €), das Ergebnis auf -3,5 Mio € (im Vorjahr: -16,5 Mio €).

Auch die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft in **Lima** waren mit 590,1 Mio € (+244,9 Mio €) positiv von der Verkehrserholung, aber auch von Währungskurseffekten, beeinflusst. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 lagen die Umsatzerlöse bei 277,9 Mio € (+123,0 Mio €). Der Materialaufwand stieg im Vorjahresvergleich aufgrund der voranschreitenden Ausbaumaßnahmen um 193,4 Mio € auf 466,0 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Materialaufwendungen vor allem aufgrund höherer umsatzabhängiger Konzessionszahlungen um 71,6 Mio € auf 153,9 Mio €. Das EBITDA lag mit 100,2 Mio € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 54,7 Mio €). Das EBIT belief sich auf 83,4 Mio € (+ 43,6 Mio €). Ein negativeres Finanzergebnis insbesondere aufgrund höherer Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Konzessionsverbindlichkeit führte zu einem Ergebnis von 37,2 Mio € (+ 26,0 Mio €).

2022 erzielte **Fraport Greece** Umsatzerlöse in Höhe von 443,8 Mio € (+188,4 Mio €). Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 208,0 Mio € auf 433,5 Mio €. Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 23,9 Mio € beinhalteten Kompensationen der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie für das erste Halbjahr 2021 (im Vorjahr: 92,8 Mio €). Der operative Aufwand erhöhte sich infolge der Verkehrsentwicklung sowie der variablen Konzessionsgebühr um 51,0 Mio € auf 196,0 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die operativen Aufwendungen um 70,6 Mio € auf 185,7 Mio €. Dies führte zu einem EBITDA von 271,7 Mio € (+65,3 Mio €) sowie einem EBIT von 208,5 Mio € (+64,5 Mio €). Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Wesentlichen aufgrund von Einmaleffekten aus der abgeschlossenen Refinanzierung. Dies führte zu einem Ergebnis von 69,9 Mio € (im Vorjahr: 24,7 Mio €).

Im Geschäftsjahr 2022 stiegen die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** aufgrund der verbesserten Verkehrsentwicklung um 14,2 Mio € auf 43,5 Mio €. Der operative Aufwand nahm im Berichtszeitraum auf 24,4 Mio € (+10,0 Mio €) zu. Das EBITDA verbesserte sich entsprechend auf 19,3 Mio € (+4,3 Mio €). Das EBIT belief sich auf 8,6 Mio € und das Ergebnis auf 4,2 Mio €.

Die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 396,6 Mio € und somit einen verkehrsmengenbedingten Umsatzanstieg von 130,0 Mio €. Das EBITDA nahm entsprechend um 120,4 Mio € auf 323,0 Mio € zu. Das EBIT lag bei 208,3 Mio € (im Vorjahr: 92,1 Mio €), das Ergebnis bei 119,6 Mio € (im Vorjahr: 33,4 Mio €). Im Zusammenhang mit der neu gegründeten Konzern-Gesellschaft für die Betriebskonzession ab 2027 am Flughafen Antalya ergab sich ein at-Equity-Ergebnis von -11,3 Mio €.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Aviation in Mio €	2022	Gegebene Prognose 2021 [Unterjährige Anpassung 2022]	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	828,1	spürbar positive Entwicklung etwa auf Vorjahresniveau	587,5	+240,6	+41,0
EBITDA	175,4	[Q2/6M Halbjahresbericht 2022: deutlicher Anstieg] etwa auf Vorjahresniveau	160,2	+15,2	+9,5
EBIT	40,6	[Q2/6M Halbjahresbericht 2022: deutlicher Anstieg]	25,8	+14,8	+57,4
Retail & Real Estate in Mio €	2022	Gegebene Prognose 2021	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	446,4	spürbar positive Entwicklung	319,1	+127,3	+39,9
EBITDA	342,9	deutlich positiv	250,8	+92,1	+36,7
EBIT	256,3	deutlich positiv	165,6	+90,7	+54,8
Ground Handling in Mio €	2022	Gegebene Prognose 2021 [Unterjährige Anpassung 2022]	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	550,1	spürbar positive Entwicklung in etwa ausgeglichen	386,4	+163,7	+42,4
EBITDA	-73,9	[Q2/6M Halbjahresbericht 2022: leicht negativ; Q3/9M Quartals- mitteilung 2022: negative Entwicklung]	-72,2	-1,7	-2,4
EBIT	-111,6	im negativen Bereich [entsprechend der angepassten EBITDA Prognosen negative Ent- wicklung]	-109,5	-2,1	-1,9
International Activities & Ser- vices in Mio €	2022	Gegebene Prognose 2021	2021	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.369,8	spürbar positive Entwicklung	850,3	+519,5	+61,1
EBITDA	585,4	deutlich positiv	418,2	+167,2	+40,0
EBIT	379,2	deutlich positiv	231,8	+147,4	+63,6

Verglichen mit den zu Beginn des Geschäftsjahres beziehungsweise unterjährig angepassten Prognosen ergaben sich folgende wesentliche Abweichungen:

Die schnelle Verkehrserholung am Flughafen Frankfurt wirkte sich positiv auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklungen der Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling aus. Gegenläufig führten höhere Aufwendungen als erwartet dazu, dass sich das EBITDA und EBIT im Segment Ground Handling deutlich schlechter entwickelte als prognostiziert. Die positiven Verkehrsentwicklungen an den internationalen Konzern-Standorten sowie Einmaleffekte aus Kompensationen der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei Fraport Greece und den beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften, führten im Segment International Activities & Services zu einer spürbar besseren EBITDA- und EBIT-Entwicklung als zu Beginn des Geschäftsjahres erwartet.

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

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** lag zum 31. Dezember 2022 mit 17.607,6 Mio € um 1.367,6 Mio € (+8,4 %) über dem Vorjahr.

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich um 1.374,8 Mio € auf 14.366,1 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf die Erhöhung des Sachanlagevermögens (+473,4 Mio €) aufgrund der kapazitiven Investitionsmaßnahmen am Standort Frankfurt sowie dem Anstieg der Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen (+420,1 Mio €) zurückzuführen. Dieser resultierte in Höhe von 375,3 Mio € aus der Kapitaleinzahlung in das Gemeinschaftsunternehmen Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve Isletme A.S (Fraport TAV Antalya), das im Zusammenhang mit der im Dezember 2021 gewonnenen Ausschreibung für die Betriebskonzession am Flughafen Antalya gegründet wurde. Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte erhöhten sich infolge des voranschreitenden Ausbaus bei der Konzern-Gesellschaft in Lima sowie währungskursbedingt um 352,7 Mio €. Die anderen Finanzanlagen lagen aufgrund von Wertpapierzugängen sowie Anlagen in Schuldscheindarlehen um 241,1 Mio € über dem Wert zum 31. Dezember 2021. Demgegenüber wirkte sich die vollständige Abschreibung der Darlehensforderung gegenüber der Thalita Trading Ltd. im Zusammenhang mit dem Engagement am Flughafen St. Petersburg mindernd auf die anderen Finanzanlagen und sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte aus.

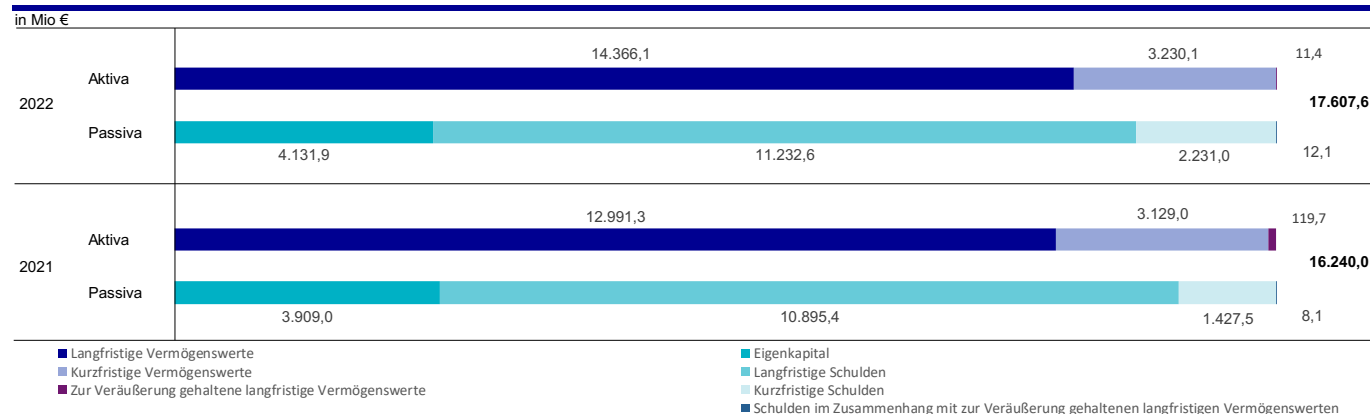
Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.230,1 Mio € vor allem aufgrund von höheren anderen kurzfristigen Finanzanlagen (+93,2 Mio €) um 101,1 Mio € über dem Wert vom 31. Dezember 2021. Des Weiteren trugen insbesondere verkehrsmengenbedingt höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+24,8 Mio €) sowie stichtagsbedingt höhere finanzielle (+24,6 Mio €) und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte (+18,5 Mio €) zum Anstieg bei. Der Zahlungsmittelbestand verringerte sich hingegen um 77,6 Mio €. Die **zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte** reduzierten sich im Wesentlichen aufgrund der am 24. Mai 2022 abgeschlossenen Übertragung der 24,5 % Geschäftsanteile an der Konzern-Gesellschaft Xi'an um 108,3 Mio € im Vergleich zum Bilanzstichtag 2021.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich zum Bilanzstichtag 2022 um 222,9 Mio € auf 4.131,9 Mio € (31. Dezember 2021: 3.909,0 Mio €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem positiven Konzern-Ergebnis von 166,6 Mio €. Die **Eigenkapitalquote** sank trotz des verbesserten Ergebnisses aufgrund der gestiegenen Schulden von 23,1 % zum 31. Dezember 2021 auf 22,2 %.

Die **langfristigen Schulden** stiegen um 337,2 Mio € auf 11.232,6 Mio € (+3,1 %), maßgeblich aufgrund der Aufnahme langfristiger Finanzschulden. Darüber hinaus erhöhten sich die **kurzfristigen Schulden** im Berichtszeitraum um 803,5 Mio € auf 2.231,0 Mio € (56,3 %). Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Finanzschulden (+582,0 Mio €) im Zusammenhang mit fristigkeitsbedingten Umgliederungen sowie der Aufnahme kurzfristiger Finanzschulden bei der Konzerngesellschaft in Lima zurückzuführen.

Die **Brutto-Finanzschulden** zum 31. Dezember 2022 lagen bei 10.925,6 Mio € und damit um 991,6 Mio € über dem Wert von 9.934,0 Mio € zum 31. Dezember 2021. Die **Liquidität** erhöhte sich ebenfalls um 302,6 Mio € auf 3.866,9 Mio €. Die **Netto-Finanzschulden** stiegen korrespondierend um 689,0 Mio € auf 7.058,7 Mio € (31. Dezember 2021: 6.369,7 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 180,6 % (Wert zum 31. Dezember 2021: 169,7 %). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von 6,9 (im Vorjahr: 8,4).

Bilanzstruktur zum 31. Dezember



Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2022 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 1.158,7 Mio € und damit um 46,1 Mio € über Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.112,6 Mio €). Sie betrafen mit 779,8 Mio € das Sachanlagevermögen (im Vorjahr: 847,0 Mio €) sowie mit 374,1 Mio € (im Vorjahr: 251,7 Mio €) die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“. Auf den Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ entfielen 4,7 Mio € (im Vorjahr: 4,4 Mio €) und auf die „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ 0,1 Mio € (im Vorjahr: 9,5 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 43,9 Mio € (im Vorjahr: 40,6 Mio €).

Bei der Fraport AG betrugen die Zugänge zum Anlagevermögen 764,6 Mio € (im Vorjahr: 833,5 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

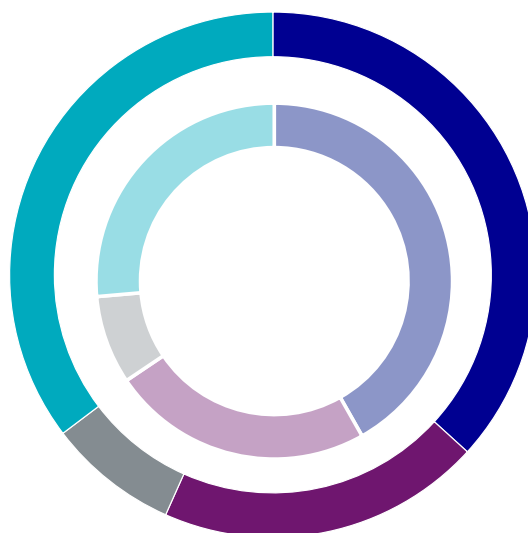
in Mio €

International Activities &
Services

2022: 409,1
2021: 293,6

Ground Handling

2022: 92,9
2021: 89,6



Aviation

2022: 426,0
2021: 465,1

Retail & Real Estate

2022: 230,7
2021: 264,3

Die Investitionen im Segment **Aviation** in Höhe von 426,0 Mio € (im Vorjahr: 465,1 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 2022 entfielen 230,7 Mio € der Anlagenzugänge auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 264,3 Mio €). Die Maßnahmen betrafen ebenfalls insbesondere das Projekt Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 92,9 Mio € (im Vorjahr: 89,6 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 409,1 Mio € (im Vorjahr: 293,6 Mio €). Die Zugänge resultierten insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur.

Kapitalflussrechnung

Im Berichtsjahr wurde ein **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** in Höhe von 787,3 Mio € (2021: 392,6 Mio €) erzielt. Die Verbesserung von 394,7 Mio € resultierte insbesondere aus einem gestiegenen Betriebsergebnis. Darüber hinaus wurde im Vorjahr der operative Cash-Flow durch Auszahlungen in Verbindung mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ belastet.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapiieranlagen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 1.305,8 Mio € um 172,6 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte vor allem aus Kapitaleinzahlungen in Höhe von 375,3 Mio € in das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya. Höheren Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte, insbesondere in Lima, standen geringere Mittelabflüsse für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen am Standort Frankfurt gegenüber. Darüber hinaus verringerten Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an den at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften Xi'an und D-Port den Mittelabfluss um insgesamt 173,5 Mio €.

Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapiieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** auf 1.216,0 Mio € (2021: 2.304,2 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** verringerte sich im Vorjahresvergleich deutlich um 1.213,1 Mio € auf 882,3 Mio €. Im Vorjahr erfolgten, unter anderem im Zusammenhang mit einer Anleiheemission, deutlich umfangreichere Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung als im laufenden Geschäftsjahr. Vor dem Hintergrund der abgeschlossenen Refinanzierung bei Fraport Greece wurden Finanzschulden in Höhe von 913,8 Mio € vorzeitig getilgt und in Höhe von 960,0 Mio € refinanziert. Bei den Transaktionen mit „Nicht beherrschenden Anteilen“ handelt es sich um den Verkauf von Kapitalanteilen und Darlehen an einen Mitgesellschafter der griechischen Gesellschaften. Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2022 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 826,2 Mio € (2021: 431,2 Mio €) aus.

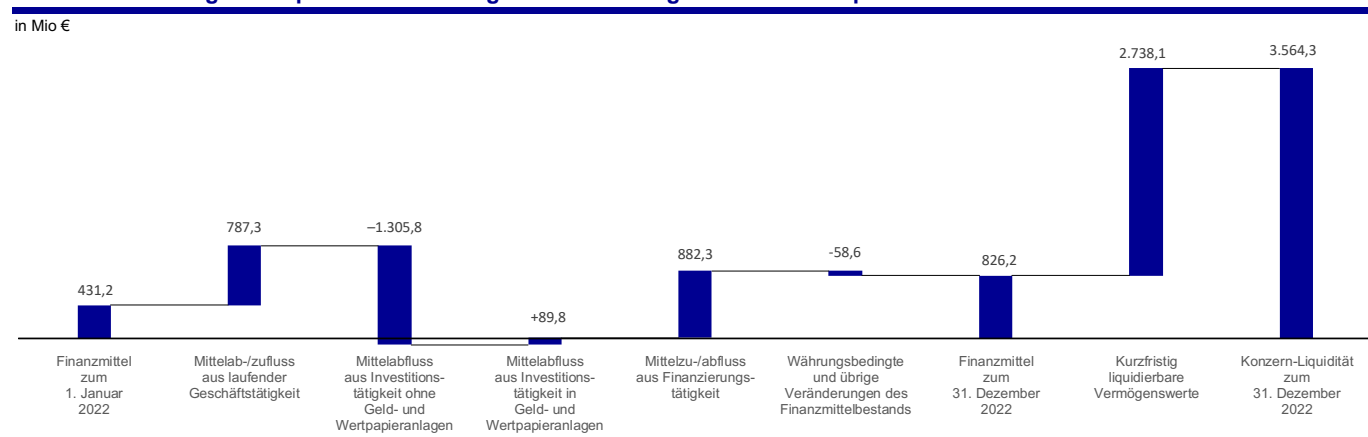
Der **Free Cash Flow** lag bei -741,0 Mio € (im Vorjahr: -772,3 Mio €).

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

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Bank- und Kassenbestände	579,6	220,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	246,6	210,8
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	826,2	431,2
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	1.619,7	2.156,9
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	139,3	74,7
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	2.585,2	2.662,8

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns auch im Jahr 2022 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix aus Schuldscheindarlehen (20,8 %), Unternehmensanleihen (19,3 %), bilateralen Kreditvereinbarungen (43,1 %) sowie Projektfinanzierungen (16,8 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Im Zuge einer Refinanzierung in Griechenland wurden die bestehenden Derivate abgelöst, sodass sich darauf beziehende Nominalvolumen zum Jahresende auf 0,0 Mio € reduzierten (im Vorjahr: 130,7 Mio €). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 6,5 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 5,7 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung im Fraport-Konzern bei annähernd 13 %, der fixe Anteil bei rund 87%. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 2,3 %.

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 2022 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	108	2030	Endfällig	Fix	4,000 % 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.		
	2019	150	2024	Endfällig	Fix	1,086 % p.a.		
			2027			1,609 % p.a.		
	2019	92,5	2024	Endfällig	Fix	0,548 % p.a.		
			2025			0,500 % p.a.		
			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	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.	
	2021	175,5	2026	Endfällig	Fix	1,000 % p.a.		
164,5			2026			Variabel	6M-Euribor + Marge	
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.		
2022	50	2029	Endfällig	Variabel	6M-Euribor + Marge			
		15			2030	Fix	2,147 % p.a.	
		25			2032	2,322 % p.a.		
		2020			150	2029	Endfällig	Fix
Unternehmensanleihen	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 – 2022	4686,8	2023 – 2032	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,28 % – 4,48 % p. a.		
Projektfinanzierungen (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2022	1.832,19	2023 – 2045	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	2,125 % – 11,57 % p. a.		

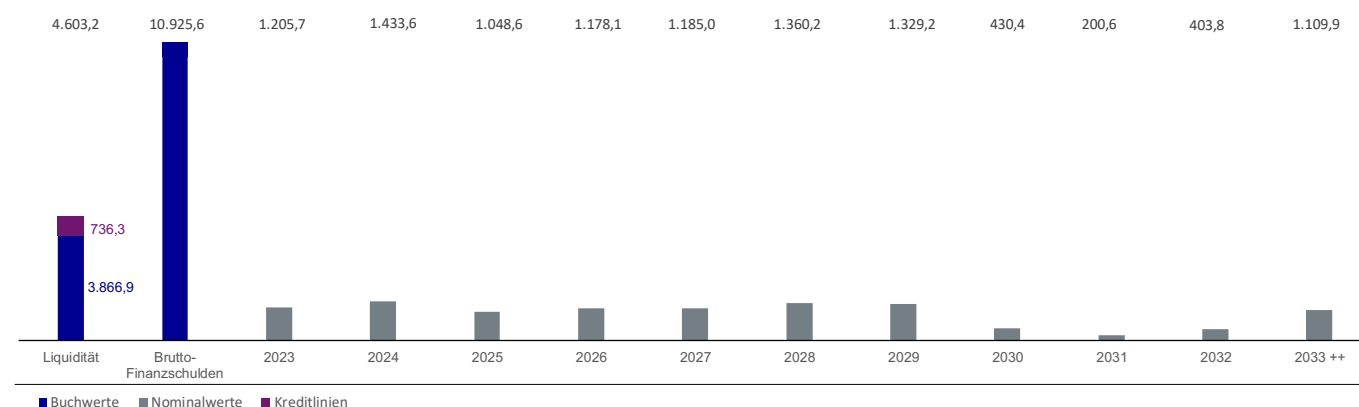
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG 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.

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2022

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 945,3 Mio € (im Vorjahr: 509,5 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 2022 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

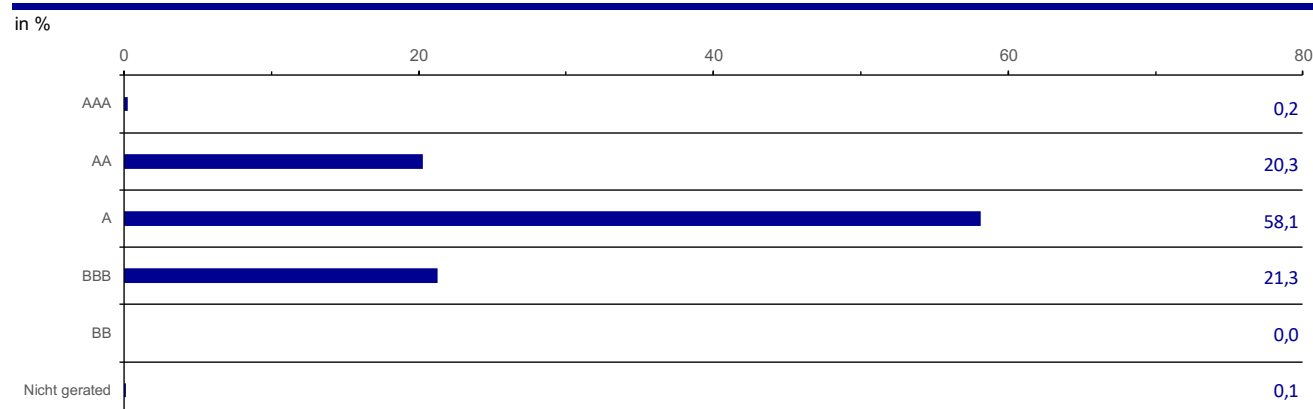
Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheinanleihen	0,0	0,0	Variabel
	225,0	1,7	Fix
Tagesgelder	0,0	0,0	Fix
Termingelder	1.599,3	0,3	Fix
	0,0	0,0	Variabel
Anleihen	11,0	1,6	Variabel
	966,0	1,9	Fix
davon Staaten	0,0	0,0	Fix
davon Finanztitel	5,9	1,3	Variabel
	215,5	2,2	Fix
davon Versicherungen	5,1	1,8	Variabel
	13,7	2,9	Fix
davon Industrie	0,0	0,0	Variabel
	736,8	1,9	Fix
Commercial Papers	79,7	0,2	Fix

¹⁾ 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 fast ausschließlich geratete Assets im Portfolio (geratet 99,9% und ungeratet 0,1%).

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2022 einen Wert von 0,9 % (25,7 Mio €) auf.

Zum Bilanzstichtag 2022 standen dem Fraport-Konzern Kreditlinien in Höhe von 736,3 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 941,8 Mio €), die jedoch in Höhe von 156,0 Mio € für zukünftige Infrastrukturinvestitionen zweckgebunden sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 580,9 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 554,2 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 €	2022	Gegebene Prognose 2021 [Unterjährige Anpassungen 2022]	2021	Veränderung	Veränderung in %
Free Cash Flow	-741,0	in etwa auf Vorjahresniveau	-772,3	+31,3	+4,1
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,9	hoher einstelliger Bereich	8,4	-1,5	-
Liquidität	3.866,9	Leicht unter dem Niveau von 2021	3.564,3	+302,6	+8,5
Eigenkapitalquote (%)	22,2	Leicht unter dem Niveau von 2021	23,1	-0,9 PP	-

Die Konzern Liquidität lag mit 3.866,9 Mio € über dem prognostizierten Wert. Dem negativen Effekt aus dem Free Cash Flow standen hohe Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden gegenüber. Zudem wirkte sich die Veräußerung von at Equity bewerteten Unternehmen liquiditätserhöhend aus, insbesondere des Flughafens Xi'an. Die weiteren Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage entwickelten sich innerhalb der Prognose 2021.

Wertorientierte Steuerung

Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Adjustiertes EBIT ¹⁾	677,4	343,1	40,7	25,8	258,9	176,7	-102,1	-107,0	479,9	247,6
Fraport-Assets	11.383,8	10.208,6	4.152,3	3.881,1	2.672,6	2.464,1	852,1	770,1	3.706,9	3.093,3
Kapitalkosten vor Steuern	831,0	622,7	303,1	236,7	195,1	150,3	62,2	47,0	270,6	188,7
Wertbeitrag vor Steuern	-153,6	-279,6	-262,4	-211,0	63,8	26,4	-164,3	-154,0	209,3	58,9
ROFRA in %	6,0	3,4	1,0	0,7	9,7	7,2	-12,0	-13,9	12,9	8,0

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

Im Geschäftsjahr 2022 verbesserte sich der Wertbeitrag des **Fraport-Konzerns** spürbar um 126,0 Mio € (im Vorjahr -279,6 Mio €), blieb jedoch mit -153,6 Mio € weiterhin im negativen Bereich.

Trotz deutlich geringerer Einmaleffekte lag das adjustierte EBIT aufgrund der positiven operativen Entwicklung aller Konzern-Gesellschaften mit 677,4 Mio € um 334,3 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Im Vorjahreszeitraum waren die Ausgleichszahlung vom Bund und Land Hessen für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen ungedeckten Vorhaltekosten in Höhe von 159,8 Mio € sowie die Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre in Höhe von 57,8 Mio € enthalten. Neben der verbesserten operativen Entwicklung trug auch der Verkauf der Anteile der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft in Xi'an zum verbesserten adjustierten EBIT bei. Gegenläufig führte der Anstieg des WACC von 6,1 % auf 7,3 %, die gestiegenen Investitionen insbesondere in die Ausbauprojekte in Frankfurt und Lima sowie die Kapitaleinzahlungen in das Gemeinschaftsunternehmen für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya, zu höheren Kapitalkosten.

Der **ROFRA** des Fraport-Konzerns erhöhte sich bedingt durch die operative Erholung um 2,6 Prozentpunkte auf 6,0 % (im Vorjahr: 3,4 %).

Der Wertbeitrag des Segments **Aviation** reduzierte sich trotz der positiven operativen Entwicklung, welche den Wegfall der Einmaleffekte aus dem Vorjahr überkompensierte, von -211,0 Mio € auf -262,4 Mio €. Ursächlich hierfür waren insbesondere der WACC-bedingte Anstieg der Kapitalkosten sowie die voranschreitenden Bautätigkeiten im Rahmen des Projekts Ausbau Süd. Der Segment-ROFRA verbesserte sich von 0,7 % auf 1,0 %.

Im Segment **Retail & Real Estate** führte das gestiegene Segment-EBIT, trotz höherer Fraport-Assets im Zuge des Ausbauprojekts in Frankfurt, zu einem Anstieg des Wertbeitrags von 26,4 Mio € auf 63,8 Mio € (+37,4 Mio €) sowie des ROFRA auf 9,7 % (im Vorjahr: 7,2 %).

Der Wertbeitrag im Segment **Ground Handling** lag trotz eines leicht verbesserten adjustierten EBIT bedingt durch die WACC-Erhöhung mit -164,3 Mio € unter dem Vorjahresniveau (-154,0 Mio €). Der Segment-ROFRA verbesserte sich von -13,9 % auf -12,0 %.

Der Wertbeitrag des Segments **International Activities & Services** erhöhte sich von 58,9 Mio € auf 209,3 Mio € (+150,3 Mio €). Zum verbesserten operativen Ergebnis trugen insbesondere die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften in Griechenland und Lima, der Verkauf der Anteile in Xi'an 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 sowie auf Kapitaleinzahlungen in das Gemeinschaftsunternehmen für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya zurückzuführen. Korrespondierend zum Wertbeitrag verbesserte sich der Segment-ROFRA signifikant von 8,0 % auf 12,9 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2022	Gegebene Prognose 2021	2021	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-ROFRA (%)	6,0	Deutliche Verbesserung	3,4	+2,6 PP	-

Der Konzern-ROFRA in Höhe von 6,0 % erhöhte sich aufgrund der konzernweiten Verkehrserholung stärker als in der gegebenen Prognose im Jahr 2021.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit der Passagiere

War das Berichtsjahr 2021 noch von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt, geriet die Globalzufriedenheit am Flughafen Frankfurt insbesondere ab März 2022 durch eine schnell steigende Luftverkehrsnachfrage in Kombination mit operativen Kapazitäts- und Personalengpässen immer stärker unter Druck. Infolgedessen fiel die Globalzufriedenheit von 83 % im zweiten Halbjahr 2021 um neun Prozentpunkte auf 74 % im Berichtsjahr 2022. Die allgemeine Zufriedenheit (Top Box Anteil Globalzufriedenheit) sank dabei im Jahresverlauf zunächst von 79 % im Q1 2022 auf 75 % im Q2 2022. Im Sommerquartal Q3 2022 verringerte sich die Globalzufriedenheit weiter auf 73 % und im Schlussquartal Q4 2022 auf 69 %. Neben der Globalzufriedenheit verzeichneten im Jahr 2022 im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2021 noch 16 weitere Zufriedenheitskriterien einen Rückgang. Demgegenüber entwickelten sich fünf der 22 abgefragten Kriterien im Berichtsjahr positiv, darunter der Gesundheitsbeziehungsweise Infektionsschutz am Flughafen Frankfurt (um einen Prozentpunkt auf 81 %), die Freundlichkeit des Personals an der Sicherheitskontrolle (um einen Prozentpunkt auf 78 %) und die Geschwindigkeit und Stabilität des Flughafen-WLAN (um vier Prozentpunkte auf 77 %).

An den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen hingegen erreichte die Globalzufriedenheit im Berichtsjahr 2022 einen kumulierten Wert von 85 %. Zur Ermittlung der Globalzufriedenheit im Konzern wurden an den Standorten in Slowenien, Bulgarien, Brasilien, Peru und Griechenland insgesamt 28.354 Passagiere befragt. Dabei wurden die erhobenen Zufriedenheitsdaten anhand des jeweiligen Passagieraufkommens für die Berechnung des kumulierten Wertes gewichtet. Unter Einbeziehung des Standorts Frankfurt ergibt sich für das Berichtsjahr eine konzernweite Globalzufriedenheit von 80 %.

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität am Flughafen Frankfurt lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 95,8 % und damit um 2,5 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres und um 2,7 Prozentpunkte unter dem Zielwert. Während im ersten Quartal 2022 die Gepäck-Konnektivität mit 98,3 % auf dem Niveau des Vorjahres lag, sanken die Werte im zweiten Quartal 2022 auf 95,9 % (Q2 2021: 98,5 %) und im dritten Quartal auf 95,0 % (Q3 2021: 98,4 %). Im vierten Quartal 2022 verbesserte sich die Gepäck-Konnektivität leicht auf 95,1 %, lag aber weiter unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Q4 2021: 98,1 %). Die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität ist hauptsächlich auf den schnell steigenden Verkehr seit März 2022 bei gleichzeitiger Personalknappheit zurückzuführen. Die eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen, die insbesondere die Verbesserung der Personalverfügbarkeit umfassten, kompensierten die negative Entwicklung nicht vollständig.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Zufriedenheit der Beschäftigten

Die konzernweite Befragung der Beschäftigten (Fraport-Barometer) wurde im Oktober 2022 durchgeführt. Die Zufriedenheit der Beschäftigten im Fraport-Konzern lag bei 4,76 (Bewertung von 1 bis 7, 7 ist bester Wert). In diese Kennzahl fließen die Bewertungen der Fraport AG, 13 Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie Fraport Slovenija, Twin Star, Fortaleza, Porto Alegre, Lima, Fraport Greece und Fraport USA ein. Die Rücklaufquote betrug 46 %. Die durchschnittlichen Bewertungen der Themenfelder (Zufriedenheitsaspekte) lagen bei 4,40 für den Arbeitgeber, 4,79 für den Arbeitsplatz, 4,98 für das Team und 4,86 für die Führungskraft. Die Durchschnittsquote der Zufriedenheit der Beschäftigten der Fraport AG lag bei 4,64. Aufgrund der Anpassungen der Befragungsmethodik und -bewertung ist ein Vergleich mit den Vorjahreswerten nicht möglich.

Frauen in Führungspositionen

Zum 31. Dezember 2022 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen im Konzern in Deutschland auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands bei 23,1 % und auf der darunterliegenden Führungsebene bei 31,6 %. In der Fraport AG betrug die Quote der Frauen in Führungspositionen im Berichtszeitraum 19,0 % auf der ersten Führungsebene und 30,8 % auf der zweiten Führungsebene. Entsprechend den gesetzlichen Anforderungen wird für die Berichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2022 der Anteil der Frauen in Führungspositionen je Führungsebene separat ausgewiesen. Im Berichtszeitraum ist der Anteil der Frauen in Führungspositionen im Konzern in Deutschland auf beiden Führungsebenen leicht angestiegen. In der Fraport AG ist die Quote der Frauen in Führungspositionen auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands leicht gesunken, auf der zweiten Ebene hingegen leicht angestiegen. Damit wurde die Prognose zwar mehrheitlich erfüllt, für die Quote der Frauen in Führungspositionen auf der ersten Ebene in der Fraport AG wurde die prognostizierte Entwicklung jedoch nicht erreicht.

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2022 erhöhte sich die Konzern-Krankenquote in Deutschland um zwei Prozentpunkte auf 8,7 % (im Vorjahr: 6,7 %). Die Entwicklung ist auf die Verkehrserholung am Flughafen Frankfurt und den damit verbundenen erhöhten operativen Personaleinsatz zurückzuführen. Die Krankenquote der Fraport AG erhöhte sich ebenfalls um zwei Prozentpunkte auf 7,9 % (Vorjahr: 5,9 %).

Klimaschutz

CO₂-Emissionen

Im vergangenen Geschäftsjahr betragen die konzernweiten Scope 1 und Scope 2 CO₂-Emissionen rund 155.449 t CO₂ und damit 6,5 % weniger als im Vorjahr. Die Emissionsreduktion ist vor allem auf die Fraport AG zurückzuführen, die ihre CO₂-Emissionen im Vorjahresvergleich um 3,9 % auf 113.199 t CO₂ (im Vorjahr⁷⁾: 117.783 CO₂) reduzierte. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Bezug von erneuerbarem Strom, der Eigenerzeugung von Strom aus Photovoltaik-Anlagen sowie die kontinuierliche Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektromobilität zurückzuführen.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2022	Gegebene Prognose 2021 [unterjährige Anpassung Q2 / 6M Halbjahresbericht]	2021	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit der Passagiere (Konzern) in %	80	Mindestens 80 %	– ¹⁾	–
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) in %	74	Mindestens 80 %	91/83 ²⁾	–
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	95,8	Besser als 98,5 %	98,3	–2,5 PP
Zufriedenheit der Beschäftigten (Konzern) ³⁾	4,76	Keine Prognose	– ⁴⁾	–
Zufriedenheit der Beschäftigten (Fraport AG)	4,64	Keine Prognose	82,5 ⁴⁾	–
Frauen in Führungspositionen (1. Ebene, Deutschland) in %	23,1	⁵⁾	– ⁵⁾	–
Frauen in Führungspositionen (2. Ebene, Deutschland) in %	31,6	⁵⁾	– ⁵⁾	–
Frauen in Führungspositionen (1. Ebene, Fraport AG) in %	19,0	⁵⁾	– ⁵⁾	–
Frauen in Führungspositionen (2. Ebene, Fraport AG) in %	30,8	⁵⁾	– ⁵⁾	–
Krankenquote (Deutschland) in %	8,7	Stabilisierung mindestens auf dem Vorjahresniveau	6,7	+2,0 PP
Krankenquote (Fraport AG) in %	7,9	Stabilisierung mindestens auf dem Vorjahresniveau	5,9	+2,0 PP
CO ₂ -Emission (Konzern) (Summe Scope 1 und 2) in t ⁶⁾	155.449	In etwa auf Vorjahresniveau	166.208 ⁷⁾	–10.759
CO ₂ -Emission (Fraport AG) (Summe Scope 1 und 2) in t	113.199	In etwa auf Vorjahresniveau	117.783 ⁷⁾	–4.584

¹⁾ Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde der Wert 2021 nicht erhoben.

²⁾ Aufgrund von methodischer Umstellung werden die Ergebnisse getrennt für das erste und das zweite Halbjahr 2021 berichtet.

³⁾ Zufriedenheit der Beschäftigten: Beinhaltet die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften sowie Fraport Slovenija, Twin Star, Fortaleza, Porto Alegre, Lima, Fraport Greece und Fraport USA.

⁴⁾ Wert 2021 im Rahmen des Puls-Checks erhoben.

⁵⁾ Bis 2021 wurde die Kennzahl zusammengefasst für die erste und zweite Ebene unterhalb des Vorstands berichtet.

⁶⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die Konzern-Gesellschaften FFS, FraGround, FraCareS, FAS, FraSec Fraport Security Services GmbH, FraSec Flughafensicherheit GmbH, Media, Fraport Greece, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

⁷⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen haben sich für 2021 Änderungen ergeben.

Die Erläuterungen zu Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2021 sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	18.850	18.419	+431	+2,3
davon Fraport AG	7.309	7.893	–584	–7,4
davon Konzern-Gesellschaften	11.541	10.526	+1.015	+9,6
davon in Deutschland	15.691	15.599	+92	+0,6
davon im Ausland	3.159	2.820	+339	+12,0

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) nahm im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2022 um 431 auf 18.850 (im Vorjahr: 18.419) zu. Ursächlich dafür war der erhöhte Personalbedarf infolge der positiven Verkehrsentwicklung, im Wesentlichen bei der Konzern-Gesellschaft FraGround (+404 Beschäftigte). Zudem stieg der Personalstand bei

der Konzern-Gesellschaft FraSec (+241 Beschäftigte), vor allem aufgrund des Neugeschäfts am Standort Hamburg. In der Fraport AG reduzierte sich der Personalbestand (-584 Beschäftigte) im Wesentlichen durch Personalausstritte im Rahmen des Freiwilligenprogramms unter der strategischen Initiative „Zukunft FRA – Relaunch 50“.

Außerhalb Deutschlands erhöhte sich der Personalbestand auf 3.159 Beschäftigte (+12,0 %) aufgrund der konzernweiten Verkehrsaufholung, insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften in Bulgarien (+125 Beschäftigte), Lima (+93 Beschäftigte) und Griechenland (+69 Beschäftigte).

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	5.569	5.476	+93	+1,7
Retail & Real Estate	576	608	-32	-5,3
Ground Handling	7.035	6.937	+98	+1,4
International Activities & Services	5.670	5.398	+272	+5,0

Verkehrsmengenbedingt erhöhte sich die durchschnittliche Beschäftigtenzahl in den Segmenten International Activities & Services, Ground Handling und Aviation. Demgegenüber verringerte sich der Personalstand im Segment Retail & Real Estate vor allem im Zusammenhang mit dem 2020 initiierten Freiwilligenprogramm unter der strategischen Initiative „Zukunft FRA – Relaunch 50“.

Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Anzahl der Beschäftigten zum Stichtag	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	19.211	17.781	+1.430	+8,0
davon Fraport AG	7.209	7.450	-241	-3,2
davon Konzern-Gesellschaften	12.002	10.331	+1.671	+16,2
davon in Deutschland	16.145	15.113	+1.032	+6,8
davon im Ausland	3.066	2.668	+398	+14,9

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern (ohne Auszubildende und Freigestellte) zum 31. Dezember 2022 um 8,0 % auf 19.211 (+1.430 Beschäftigte). Der Anstieg ist in Deutschland insbesondere auf die Konzern-Gesellschaften FraGround (+624 Beschäftigte) und FraSec (+453 Beschäftigte) zurückzuführen. Im Ausland resultierte die Zunahme der Beschäftigtenzahl insbesondere aus den Konzern-Gesellschaften in Lima (+153 Beschäftigte) und Bulgarien (+145 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 festschreibt. Diese Prinzipien sind Bestandteil bei Rekrutierungsentscheidungen und Qualifizierungsmaßnahmen.

Mit 15,0 % lag die **Konzern-Fluktuationsquote** – bezogen auf die Stammbeschäftigten ohne Saisonpersonal zum Bilanzstichtag – im Berichtsjahr unter dem Wert des Vorjahres (27,8 %). Die Veränderung ist vor allem auf das 2020 initiierte Freiwilligenprogramm und den damit verbundenen Personalabbau im Vorjahr zurückzuführen.

Die **Konzern-Frauenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten (inklusive Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten) – lag zum 31. Dezember 2022 mit 26,6 % leicht über dem Vorjahr (26,3 %). Das **Durchschnittsalter** der Beschäftigten im Konzern ging geringfügig auf 45,3 Jahre (im Vorjahr: 45,5 Jahre) zurück. Die **Schwerbehindertenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – lag konzernweit bei 5,8 % (im Vorjahr: 5,9 %).

In der **Fraport AG** lag der Anteil der weiblichen Beschäftigten zum Bilanzstichtag 2022 bei 19,4 % (im Vorjahr: 19,2 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung betrug 7,8 % (im Vorjahr: 7,9 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden reduzierte sich auf 246 (im Vorjahr: 286). Die Fluktuationsquote der Fraport AG erreichte einen Wert von 3,5% (im Vorjahr: 16,7 %).

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 „Steuerungssystem“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ beschreiben die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung im Berichtszeitraum. Deren Konzepte und Maßnahmen sind Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. In den vorgenannten Kapiteln finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2023 sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ zu entnehmen. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Organisationsstruktur 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“).

Verwendung von Rahmenwerken

Für eine strukturierte Darstellung der Inhalte nach § 289c HGB in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung orientiert sich Fraport an den Standards der Global Reporting Initiative 2021 (GRI). Die Konzepte zu den Aspekten orientieren sich an „GRI 3-3 Management von wesentlichen Themen“. Das betrifft die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“. Die im Jahr 2018 ausführlich durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse orientierte sich an den Standards der Global Reporting Initiative 2016 (GRI 103-Managementansatz). Bei der Aktualisierung und Validierung der wesentlichen Themen im Jahr 2022 hat Fraport sich jedoch an „GRI 3-3 Management von wesentlichen Themen“ orientiert. Darüber hinaus gibt das ESG-Factbook, das unter www.fraport.de/publikationen verfügbar ist, eine detaillierte Übersicht über relevante 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

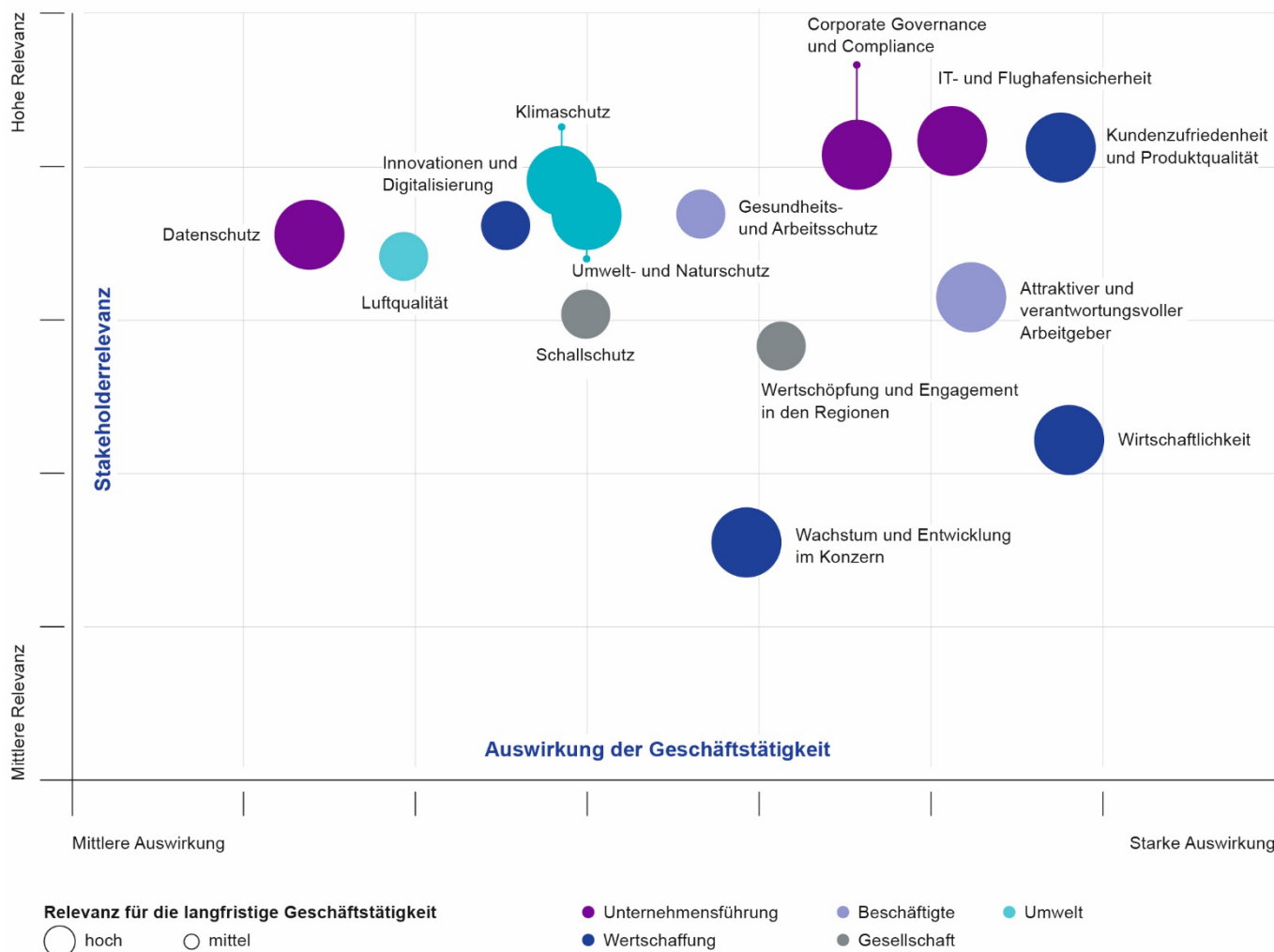
Das Fraport Leitbild bildet weiterhin die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness 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, die sechs bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Zufriedenheit der Beschäftigten, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen.

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, 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. Die letzte ausführliche Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Für das Jahr 2022 hat der Vorstand die Relevanz der Themen bestätigt. Eine umfangreiche Wesentlichkeitsanalyse unter Beteiligung der internen und externen Stakeholder wird im Jahr 2023 durchgeführt.

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

Das Vergütungssystem des Vorstands beinhaltet zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performancevergütung auch nichtfinanzielle Ziele. Für das Geschäftsjahr 2022 wurden als nichtfinanzielle Komponenten die Erarbeitung eines Masterplans sowie Maßnahmenpakets zur CO₂-Reduzierung und die Durchführung der vorbereitenden Aufgaben zur Übernahme der Steuerung der Luftsicherheitskontrollen gemäß § 5 LuftSiG festgelegt (siehe auch Vergütungsbericht unter www.fraport.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 Brutorisiko stellt die größtmögliche negative Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko umfasst die verbleibende zu erwartende Auswirkung, nachdem risikomindernde Maßnahmen eingeleitet oder umgesetzt wurden. Die Risikoeinschätzung in dieser nichtfinanziellen Erklärung spiegelt das Nettorisiko 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 2022 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aufgeführten wesentlichen Risiken 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 die Angaben zu Lieferkette und Beschaffung 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 dazu, abhängig von den lokalen Gegebenheiten im Rahmen der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), den **Fraport-Lieferantenkodex** (einsehbar unter www.fraport.de/compliance) einzuhalten. Darin ist der 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 gegen den Lieferantenkodex 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 einzufordern und sicherzustellen.

Zudem verpflichtet sich die Fraport AG, den Einkauf von Produkten und Dienstleistungen konsequent an Nachhaltigkeitskriterien auszurichten, und hat eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung unterzeichnet.

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) wurden mehr als 52 % des Gesamtauftragsvolumens an Unternehmen in der Rhein-Main-Region vergeben. Etwa 98 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 1.036 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, 99,7 % innerhalb der EU und circa 0,2 % in den USA, Großbritannien, in der Schweiz, Australien und Kanada vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bei der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten, wird die erste Stufe der Lieferkette als unkritisch eingeschätzt. Bei den Konzern-Flughäfen wurden die Aufträge mehrheitlich innerhalb des eigenen Landes vergeben.

Die im Geschäftsjahr 2022 nach Auftragsvolumen größten Lieferanten der Fraport AG (inklusive des Projekts Ausbau Süd) wurden vor Vergabe einem umfangreichen Business-Partner-Screening unterzogen.

Im Rahmen von EU-weiten Ausschreibungen der Fraport AG werden grundsätzlich alle Bieter einer umfangreichen Geschäfts-partnerprüfung unterzogen. Das Ergebnis wird den verantwortlichen Einkäufern zur Bewertung zur Verfügung gestellt. 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 nach der jeweiligen landesspezifischen Regulatorik 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 Beschäftigte** (einsehbar unter www.fraport.de/compliance), 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 diesem Projekt wurde vereinbart, den Lieferantenkodex einzuhalten. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Anpassung des Lieferantenkodex möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den Compliance-Bereich.

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 Internet-recherche zu potenziellen Geschäftspartnern, bevor neue Geschäftsbeziehungen aufgenommen werden.

Die Fraport AG hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv mit den Sorgfaltspflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz (LkSG), welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, auseinandergesetzt. Zur Implementierung der Sorgfaltspflichten wurden vorhandene Strukturen erweitert und neue Prozesse implementiert. Ein Kernelement der Sorgfaltspflichten bildet die Fraport-Menschenrechtsstrategie, die unter www.fraport.com/lieferkettengesetz veröffentlicht ist. Zudem wurden weitere Sorgfaltspflichten im Risikomanagement System sowie dem Hinweisgebersystem implementiert.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Ziel – Rechts- und regelkonformes Verhalten hat bei Fraport höchste Priorität. 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 der UN 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 ist dabei wesentlicher Bestandteil des vollständig überarbeiteten und im Jahr 2022 weltweit ausgerollten **Fraport-Verhaltenskodex**. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu den im Verhaltenskodex genannten Grundwerten und positioniert sich klar mit dem „Nulltoleranzprinzip“.

Das konzernweite **Compliance Management System (CMS)** enthält verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption, wobei konzernweite Mindeststandards gelten. Die Mindestvorgaben erfordern von den Konzern-Gesellschaften umfassende Regelungen im Umgang mit Geschenken und Einladungen, bei Interessenkonflikten sowie für die Compliance-Prüfung von Geschäftspartnern. Auch sind einheitliche Vorgaben für die Bearbeitung von Hinweisen auf Compliance-Verstöße vorgesehen. Die Verantwortung für das CMS der jeweiligen Konzern-Gesellschaft liegt beim lokalen Management. 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 der Vorständin Retail & Real Estate.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine **Compliance-Risikoanalyse**, die regelmäßig durchgeführt wird – zuletzt 2022 – 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.

Die Compliance Abteilung der Fraport AG informiert den Gesamtvorstand 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 (CMS), Risikomanagement (RMS), Internes Kontrollsystem (IKS) und Revision. Es ist das zentrale Gremium, um fachbereichs- und schnittstellenbezogene Themen zu vernetzen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln.

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 der Wahrung der geschäftlichen Interessen von Fraport entgegenstehen könnten. Anzeigepflichtige Sachverhalte können so elektronisch offengelegt und anschließend die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet werden. Die elektronischen Prozesse unterstützen die Beschäftigten dabei, die bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

Die Kontrolle der Einhaltung der Compliance-Regeln im Fraport-Konzern, ist ein Bestandteil der Internen Revision. 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 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. Für die Beschäftigten der Fraport AG wurde im Jahr 2022 das E-Learning zu den wesentlichen Compliance-Grundlagen vollkommen überarbeitet. Neben einer anschaulichen Darstellung, warum Compliance im Arbeitsalltag wichtig ist,

sind der neue Fraport-Verhaltenskodex, der Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie Interessenskonflikten zentrale Elemente der neuen Online-Schulung. Außerdem wird umfassend auf die zentralen Meldewege bei Compliance-Verstößen eingegangen.

Wesentliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Compliance-Verstößen ist das **Hinweisgebersystem** (siehe www.fraport.de/compliance). Über das System können Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden anonym online Hinweise über Unregelmäßigkeiten in allen Konzerngesellschaften abgeben. Es ist weltweit rund um die Uhr verfügbar. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft, gegebenenfalls werden Sanktionsmaßnahmen eingeleitet. 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 auf Basis der konzernweiten CMS Vorgaben zielgerichtet eigene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung um. Im Geschäftsjahr 2022 standen bei den Konzern-Gesellschaften die abschließende Umsetzung der im Jahr 2021 überarbeiteten konzernweiten Mindestvorgaben für das lokale CMS im Fokus.

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. Das sind insbesondere die Prinzipien des UN Global Compact, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die Kernarbeitsnormen der International Labor Organization (ILO).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Der Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit der Fraport AG befasst sich unter anderem mit der Koordinierung der Achtung der Menschenrechte im Konzern. Verstöße können Beschäftigte anonym über das **Hinweisgebersystem** melden, das weltweit frei über www.fraport.de/compliance zugänglich ist. Im Rahmen der Implementierung der Sorgfaltspflichten aus dem LKSG wurde das elektronische Hinweisgebersystem zum 1. Januar 2023 um die Kategorien „Menschenrechtsverletzungen und Umweltdelikte“ erweitert. Darüber hinaus können sich Beschäftigte in Deutschland bei Bedarf an die von der Fraport AG mandatierte externe Ombudsfrau sowie die interne Vertrauensperson wenden.

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 beispielsweise Nachunternehmer, hinzuwirken.

Die **Konzern-Gesellschaften** setzen eigene spezifische Maßnahmen um, die die Achtung der Menschenrechte sicherstellen sollen. Auch in diesem Themenfeld standen im Geschäftsjahr 2022 bei den Konzern-Gesellschaften die abschließende Umsetzung der 2021 überarbeiteten konzernweiten Mindestvorgaben für das lokale CMS im Fokus.

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 „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Auch der Gesundheitsschutz von Beschäftigten und Kunden hat oberste Priorität.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Zur Steigerung der Servicequalität sowie des Sauberkeitsempfindens in den sanitären Anlagen wurden am Flughafen Frankfurt rund 250 weitere berührungsfreie Smiley Boxen zur Erhebung von Feedback eingeführt. Dies trägt gerade vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie und dem dadurch stark gestiegenen Bedürfnis der Fluggäste nach einer Seamless Travel Journey zu einem gesteigerten Passagiererlebnis bei. Weitere Passagierservices, wie zum Beispiel digitale Informationsschalter (Info Gates) für Fluggäste, wurden in Betrieb genommen. Das digitale Informationsangebot zur kontaktfreien persönlichen Interaktion mit Informationspersonal wurde 2022 auf 14 Standorte im Terminal 1 und Terminal 2 ausgeweitet, um allen Fluggästen einen schnellen, umfassenden und unkomplizierten Zugang zu Informationen zu ermöglichen.

Die umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Passagieren und Beschäftigten am Flughafen Frankfurt hat der TÜV Hessen im März 2022 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. Das Siegel behält seine Gültigkeit bis einschließlich März 2023.

Um die Servicequalität zu sichern und den Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, wurden an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt. In Thessaloniki, Korfu und Rhodos wurden Sensoren zur optischen Abstands- und Geschwindigkeitsmessung installiert, um die Genauigkeit der Zeitangaben an den Warteschlangen zu erhöhen. Um die Performance an den Sicherheitskontrollstellen weiter zu steigern, wurde ein Optimierungsprojekt gestartet, das bis 2025 an allen griechischen Konzern-Flughäfen ausgerollt wird. Neben der Erweiterung von Lounge-Bereichen wurde am Flughafen in Lima eine Telefonhotline eingeführt, über die sämtliche Informationen rund ums Fliegen erfragt werden können.

Der internationale Flughafenverband ACI zeichnete die organisatorischen, infrastrukturellen und personellen Corona-Schutzmaßnahmen am Flughafen Frankfurt mit 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 erhielten die Airport Health Accreditation.

Im Rahmen der Dauerfluggastbefragung Fraport-MONITOR am Flughafen Frankfurt zur Erhebung der Globalzufriedenheit wurden Selbstausfüller-Interviews auf dem eigenen mobilen Endgerät (Smartphone, Tablet, Laptop) oder auf einem von den Interviewern vor Ort gestellten Tablet durchgeführt. Der weitgehend unveränderte Basisfragebogen wurde um Zusatzfragen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ergänzt. Die Anzahl der abgefragten Kundenzufriedenheitskriterien gegenüber dem zweiten Halbjahr 2021 lag unverändert bei 22.

An den vollkonsolidierten internationalen Konzern-Flughäfen wurden die Regelbefragungen zur Messung der Passagierzufriedenheit spätestens ab dem zweiten Quartal 2022 wieder aufgenommen, wenn auch mit teils reduzierten Fallzahlen im Vergleich zum Vorkrisenniveau. Jedoch reichen die Stichprobengrößen aus, um für das Berichtsjahr 2022 einen validen Wert zur Global-

zufriedenheit im Auslandsportfolio wie auch im Konzern auszuweisen. Die Fluggastbefragungen wurden durch Messungen mithilfe der Mystery-Shopping-Methode ergänzt, zum Beispiel am Flughafen Ljubljana. Auf diese Weise wurden weitere Erkenntnisse zur Verbesserung der Passagierzufriedenheit gewonnen.

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 „Steuerungssystem“ 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 in enger Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften umgesetzt werden. Das Jahr 2022 war durch operative Herausforderungen sowie eine Personalunterdeckung gekennzeichnet. Um dem entgegenzuwirken wurden zahlreiche Steuerungsmaßnahmen implementiert. Der Fokus lag insbesondere auf der Rekrutierung und Ausbildung von Mitarbeitenden. Auch die Prozesse wurden weiter optimiert, zum Beispiel, indem eine automatisierte Nachsendung von Gepäckstücken auf großen Teilen des Streckenprofils der Lufthansa umgesetzt wurde.

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 „Steuerungssystem“ 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 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. Ziel ist es daher, sämtliche 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 2022 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 2022 durchgeführten ISO27001-Prüfung im Bereich Energiemanagement 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 Sicherheitsstandards 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 anderer IT-Systeme ist nur mit Genehmigung des Vorstands möglich. Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich innerhalb des Servicebereichs „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ für die IT-Sicherheit zuständig. Seine Aufgaben sind unter anderem die fortlaufende Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erfüllung hoher Sicherheitsstandards.

Leistungsindikator – Das Sicherheitsmanagementsystem bei Fraport enthält zahlreiche Leistungskennzahlen, die die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen messen. Diese Kennzahlen dürfen aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden.

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, 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 Luftverkehrsgesetz (LuftSiG) die **Passagier- und Gepäckkontrollen sowie Personal- und Warenkontrollen** für den Zutritt zu den Sicherheitsbereichen. Außerdem definiert das LuftSiG die **Zutritts- und Zufahrtskontrollen** zu den luftseitigen Bereichen als unmittelbare Verantwortung des Flughafenbetreibers. Am Flughafen Frankfurt führen derzeit sowohl Beschäftigte der Fraport AG als auch der Konzern-Gesellschaft FraSec Luftverkehrssicherheit und anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftverkehrssicherheitskontrollen durch. Personal- und Warenkontrollen werden durch die Konzern-Gesellschaft FraSec Flughafenverkehrssicherheit durchgeführt.

Die Fraport AG entwickelt eigenverantwortlich und einvernehmlich mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten. Im Berichtsjahr stand die Vorbereitung auf die Übertragung der Verantwortung für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen, die am Flughafen Frankfurt ab 2023 erfolgt, im Fokus. Ein Dienstleistermanagement wurde konzipiert und aufgebaut. Nach dem Übergang der Verantwortung wird es für den Flughafenbetreiber möglich sein, verstärkt die Steuerung und das Qualitätsmanagement voranzubringen und Prozesse dadurch flexibler und effizienter zu gestalten.

Im Mai 2021 wurde mit „Click2Drive“ erstmals eine kennzeichenbasierte, voll-automatisierte Zufahrtskontrolle in der Cargo City Süd (CCS) eingeführt. Aufgrund der Zuverlässigkeit des Systems wurde im Jahr 2022 die Erweiterung zur Regelung von Zufahrten in weiteren Betriebsbereichen gestartet und somit der Grundstein für weitere Digitalisierungsvorhaben gelegt, wie zum Beispiel eine digitale Version des Fahrzeugausweises für bestimmte Betriebsbereiche.

Auch für Zugänge zu Sicherheitsbereichen wurde ein wesentliches Digitalisierungsvorhaben vorangetrieben. 2022 wurde die Implementierung einer biometrischen Zugangskontrolle für Personal erarbeitet, wodurch das Sicherheitslevel nochmals erhöht wird. In den kommenden Jahren sollen erste Standorte mit Biometrie-Lesern ausgestattet werden.

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

Datenschutz

Ziel – Ziel ist, einen datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen und die Rechte von Betroffenen zu wahren. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um Daten von Fluggästen, Kunden, Beschäftigten oder Fremdfirmen handelt.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die Fraport AG verfügt über ein Meldeverfahren für Prozesse, in deren Rahmen das Unternehmen personenbezogene Daten verarbeitet. Diese Prozesse sind in einem zentralen Verarbeitungsverzeichnis abgebildet. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, wurden die bestehenden Prozesse in ein **Datenschutzmanagementsystem** implementiert und eine Datenschutzrichtlinie wurde 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, die Löschung von Daten oder auch die Meldung von Datenschutzverletzungen wurden in Handlungsleitfäden mit praxisnahen Hinweisen, Handlungsanweisungen, Verfahrensbeschreibungen und Beispielmustern 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. In der Fraport AG ist die Trennung zwischen Prüfungs- und Kontrollfunktion und Vorgabefunktion durch die Besetzung der Rollen Datenschutzbeauftragte und Datenschutzmanager sichergestellt.

Die **Datenschutzbeauftragte** überwacht, ob alle Datenschutzvorschriften im Unternehmen eingehalten werden. Sie berichtet dem Vorstand unmittelbar und ist bei der Ausübung ihrer Aufgaben weisungsfrei. Verstöße gegen die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) werden direkt an sie gemeldet – wahlweise anonym. Der **Datenschutzmanager** führt das Verarbeitungsverzeichnis der Fraport AG und organisiert die hierfür notwendigen Prozesse. Er hat Richtlinienkompetenz und berichtet dem Vorstand in regelmäßigen Abständen. Grundsätzliche Aufgabe des Datenschutzmanagers ist die Initiierung, Planung, Umsetzung und Steuerung des Datenschutzmanagementsystems.

Ein erheblicher Teil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausstellung von Flughafenausweisen erforderlich 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.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung hat das Datenschutzteam spezifische Prozesse implementiert, um auch künftigen Anforderungen in angemessener Zeit gerecht zu werden. Die eingeführten Verfahren stellen sicher, dass das Datenschutzrecht von Anfang an berücksichtigt wird, sowohl bei Geschäftsprozessen allgemein als auch für spezifische Datenschutzthemen, wie zum Beispiel die Bearbeitung von Betroffenenanfragen. Wesentliche Bestandteile sind dabei Checklisten und automatisierte Auswertungen.

Der Stand des Datenschutzes ist Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001. Daneben verfasst der Datenschutzbeauftragte einen Tätigkeitsbericht. Seit 2022 fließen in Qualitätsmanagement-Audits regelmäßig Fragen zu Themen des Datenschutzes ein. So werden spezifische Kernfragen zur Umsetzung des Datenschutzes gestellt. Abhängig von den Antworten entwickelt das Datenschutzteam einen Maßnahmenplan für den folgenden Zyklus. Darüber hinaus prüft die Interne Revision jährlich ausgewählte Themen des Datenschutzes.

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 entsprechenden nationalen Gesetzen zum Datenschutz.

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, um 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, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind. Sie sind im Verhaltenskodex veröffentlicht, der Beschäftigte dazu anhält, diese grundlegenden Prinzipien zu befolgen.

Der Personalstrategie wird grundsätzlich auch durch die drei nichtfinanziellen Leistungsindikatoren **Zufriedenheit der Beschäftigten, Frauen in Führungspositionen** und **Krankenquote** in Deutschland Rechnung getragen. Eine weitere Kennzahl, die beim Monitoring der Unfallentwicklung verwendet wird, ist **LTIF (Lost Time Injury Frequency)**.

Der im Jahr 2021 abgeschlossene **Notlagen-Tarifvertrag** für die deutschen Flughäfen, die an den Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVÖD) gebunden sind, war eine Maßnahme, um in Zeiten der Coronavirus-Pandemie Personalkosten zu senken. Damit wurde neben der zeitlichen Verschiebung der Tarifierhöhungen, dem Entfall der tarifvertraglichen leistungsorientierten Bezahlung sowie einer erhöhten Eigenbeteiligung der Beschäftigten an der Betrieblichen Altersversorgung unter anderem die Option zur Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnausgleich vereinbart. Aufgrund der stark gestiegenen Passagierzahlen im vergangenen Geschäftsjahr wurde eine vorgezogene Tarifierhöhung durchgeführt. Statt einer stufenweisen Anpassung zum 1. Oktober 2022 um 1,4 % und zum 1. April 2023 um 1,8 % wurden beide Tarifierhöhungen zum 1. August 2022 umgesetzt. Diese Regelung gilt auch für die Beschäftigten der FraCareS GmbH. Für die Beschäftigten der FraGround GmbH kamen wegen anderer Tarifvertragsbedingungen nur einzelne Regelungen des Notlagen Tarifvertrags zur Anwendung.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ziel – Fraport möchte gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Zufriedenheit der Beschäftigten erhöhen (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Das Konzern-Barometer, das zur Messung der **Zufriedenheit der Beschäftigten** genutzt wird, wurde 2022 inhaltlich und in Bezug auf das Verfahren neu konzipiert. Ein Ziel ist, noch fundiertere Aussagen zur Zufriedenheit der Beschäftigten auf Konzern-Ebene zu treffen. Auch das Ableiten zielführender Verbesserungsmaßnahmen auf Basis der Ergebnisse soll damit konzernweit besser gelingen. Die Befragung wird ab dem Berichtsjahr 2022 im zweijährigen Rhythmus durchgeführt. Die Optimierung der Maßnahmenableitung und -umsetzung ist maßgeblich für die Entscheidung, vom jährlichen auf einen zweijährigen Turnus zu wechseln. Dadurch lässt sich das Maßnahmenpotenzial besser entfalten und die Wirkung der Umsetzung in den Ergebnissen der Folgebefragung ablesen.

Der Aufbau der Befragung ist konzernweit inhaltlich identisch. Alle Fragen sind vier Themenfeldern – „Mein Arbeitgeber“, „Mein Arbeitsplatz“, „Mein Team“ und „Meine Führungskraft – zugeordnet und anhand einer Skalierung von eins bis sieben bewertet. Für jedes Themenfeld wird ein Durchschnittswert ermittelt. Der Durchschnittswert aller vier Themenfeld-Kennzahlen ergibt die Kennzahl der Befragung einer Konzern-Gesellschaft. Der mit der Anzahl der teilnehmenden Beschäftigten je Gesellschaft gewichtete Durchschnitt der Kennzahlen aller Gesellschaften ergibt die Zufriedenheit der Beschäftigten im Konzern. Auf Basis der Ergebnisse werden im Anschluss konzernweit Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet. Für das Konzern-Barometer wurde eine Prozessanweisung in die Managementsystem-Dokumentation aufgenommen.

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 der Arbeitsdirektorin 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, Gender- und Inklusionsaspekte, soziale Herkunft, sexuelle Orientierung oder der Altersmix 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. Im Jahr 2022 hat Fraport die Aktivitäten zur Stärkung und Nutzung der Diversität im Konzern weitergeführt. Ein Schwerpunkt lag auf dem Thema Diskriminierung. Die Themen Rassismus, aber auch sexualisierte Diskriminierung wurden in Seminaren aufgenommen und bei Ausbilderinnen und Ausbildern sowie Führungskräften platziert. Dabei ging es um das Erkennen und den Umgang mit Diskriminierung sowie um Konfliktmanagement. Die Fragestellungen wurden im theaterpädagogischen Projekt „Impro-Theater“ von Auszubildenden aufgegriffen. Im vergangenen Geschäftsjahr fanden auch Informationsveranstaltungen und Beratungsangebote rund um die Themen Beruf und Familie sowie Beruf und Pflege statt.

Fraport beschäftigt viele internationale Arbeitskräfte. Diese haben oft unterschiedliche Sprachqualifikationen. Der Fraport-Konzern setzt daher Sprachtrainer ein, erklärt mit Formblättern in leichter Sprache und mit vielen Abbildungen die Sicherheitsbestimmungen der Arbeitsbereiche und gewährleistet so eine berufs begleitende Sprachförderung.

Auch an den internationalen Konzern-Flughäfen wurden Maßnahmen implementiert, um die Zufriedenheit der Beschäftigten zu erhöhen. So wurden beispielsweise Zusatzleistungen wie die Nutzung eines Wissensportals für die Beschäftigten am Flughafen in Ljubljana zur Verfügung gestellt. Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaft Lima setzten sich weiterhin mit der jeweiligen Unternehmenskultur, Mission, Vision und den Werten auseinander, um dadurch die Identifikation der Beschäftigten zu stärken.

Organisatorisch werden die Maßnahmen zur strategischen **Nachfolgeplanung** und die Betreuung des Top-Managements durch die Stabstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ wahrgenommen. Die Betreuung der Führungskräfte der Ebenen drei und vier sowie das **Talentmanagement**, das sich vor allem um die Entwicklung potenzieller Führungskräfte kümmert, ist innerhalb des Zentralbereichs „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG gebündelt. Beide Organisationseinheiten unterstehen der Arbeitsdirektorin.

Die Fraport AG verfolgt schon seit vielen Jahren das Ziel, den **Frauenanteil in Führungspositionen** zu steigern (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). 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. Im Jahr 2022 wurden Gespräche auf Vorstandsebene mit Potenzialträgerinnen geführt, um deren Anforderungen an die Übernahme einer Führungsaufgabe im Top-Management klarer fassen zu können. Die Erkenntnisse aus diesen Gesprächen sind in die Konzeption der Entwicklungsinitiative „Empowering Leaders“ eingeflossen. Die individuelle Förderung und stärkere Vernetzung von Potenzialträgerinnen wurden damit nochmals forciert. Im Zentrum steht auch die Erhöhung ihrer Sichtbarkeit.

Leistungsindikator – Zufriedenheit der Beschäftigten in der Fraport AG sowie im Konzern und Frauen in Führungspositionen in der Fraport AG sowie im Konzern in Deutschland (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ 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, Prävention und Gesundheitsmanagement bei der Arbeitsdirektorin implementiert. Sie beraten und unterstützen die Unternehmensbe-

reiche darin, den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterzuentwickeln. Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung steuert das betriebliche Gesundheitsmanagement. Das **Occupational Safety Board** 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-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 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, bis zum Jahr 2025 einen Wert in Höhe von 22,5 zu erreichen. Die Konzern-LTIF erhöhte sich im Berichtsjahr 2022 auf 22,6 (angepasster Vorjahreswert: 20,3). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das im Vergleich zu 2021 gestiegene Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Reduzierung der Kurzarbeitsquoten zurückzuführen.

Im vergangenen Jahr haben weiterhin viele Beschäftigte von zu Hause gearbeitet. Im Beauftragungsprozess zum mobilen Arbeiten wurde ein Fragebogen mit den Anforderungen an einen ergonomischen Arbeitsplatz im Home Office integriert. Das Fraport-Gesundheitsmanagement hat die **digitalen Gesundheitsangebote** erweitert. Im Sommer 2022 wurden für interessierte Beschäftigte der Fraport AG Lizenzen für eine Gesundheitsanwendung gekauft. Mit nützlichen Tipps für die tägliche Routine im Büro und zu Hause hilft die App, auf sich selbst zu achten und gesund zu bleiben. Vier digitale Newsletter begleiten saisonale Gesundheitsthemen quartalsweise.

Haut- und Darmkrebscreenings wurden am Standort Frankfurt angeboten sowie Workshops für Auszubildende, um diese für Gesundheitsthemen zu sensibilisieren. Der Betriebssport wurde sukzessive strukturiert und ausgebaut. Bei den diesjährigen European Company Sport Games in Arnheim, Niederlande, wo sich Betriebssportmannschaften aus ganz Europa getroffen haben, war der Standort Frankfurt mit 39 Sportlerinnen und Sportlern vertreten. Sie gewannen in den Disziplinen Fußball, Darts und Orientierungslauf vier Goldmedaillen und eine Silbermedaille.

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.

An den internationalen Konzern-Gesellschaften wurden unterschiedliche Programme zur Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz und Schulungen zum Thema Arbeitssicherheit durchgeführt. Zudem wurden Impfangebote an den Flughäfen in Slowenien und Griechenland zur Verfügung gestellt.

Leistungsindikator – LTIF im Konzern, Krankenquote im Konzern in Deutschland sowie in der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ 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.

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 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. 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 Beschäftigte als Paten für ihren Verein um eine Spende bewerben. Das Sportsponsoring umfasst in der Region Rhein-Main sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS, die die Fraport AG bereits viele Jahre unterstützt. In diesem Bereich 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 vielen 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.

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. Dabei stehen insbesondere die Bereiche Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Fraport Greece hat beispielsweise für die Einrichtung von Spielplätzen und die Umgestaltung und Ausstattung der Turnhalle eines Kindergartens und einer Grundschule gespendet. Auch die Konzern-Gesellschaft in Lima engagiert sich und beteiligt sich unter anderem an der „Pacto por la Cultura“. Dies ist eine Initiative der Vereinten Nationen zur Förderung von Kultur, Nichtdiskriminierung und Förderung des kulturellen Erbes im Zusammenhang mit dem Tourismus.

Leistungsindikator – Da ein Großteil der Maßnahmen im Rahmen der Coronavirus-Pandemie verschoben werden musste, befindet sich das Themenfeld „Engagement in den Regionen“ derzeit im Wiederaufbau.

Schallschutz

Ziel – Mit Lärmreduzierung und Schallschutzmaßnahmen möchte Fraport einen Ausgleich zwischen Mobilitätsangebot am Flughafen sowie wirtschaftlichem Erfolg auf der einen Seite und Lebensqualität im Umfeld des Flughafens auf der anderen Seite schaffen. Es ist als 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 2007 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. Entsprechende Monitoringsysteme sind implementiert.

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

Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Auch an den Konzern-Flughäfen ist ein **Fluglärm-Monitoring** implementiert. Außerdem können in Griechenland Fluglärmbeschwerden über die Corporate Website eingereicht und direkt bearbeitet werden. Am Konzern-Flughafen in Lima ist ein Ausschuss zur Fluglärmbekämpfung eingerichtet, an dem Fluggesellschaften sowie nationale und lokale Regierungsstellen beteiligt sind. In Zusammenarbeit mit dem Lärmausschuss arbeitet der Konzern-Flughafen in Lima derzeit an einem Fluglärmreduzierungsplan.

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 (BAF) 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.

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 Standbeziehungsweise Wohnort abrufen. Zudem zeigt das System die Schutzzonen des Lärmschutzbereiches an sowie das Anspruchsgebiet für Dachsicherungsmaßnahmen gegen Schäden durch Wirbelschleppen.

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden.



Aktiver Schallschutz

Aktiver Schallschutz reduziert den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch **lärmmindernde Betriebskonzepte und Startbeziehungsweise 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 in Frankfurt ermöglicht. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in Frankfurt 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. In der Entgeltordnung, die seit dem 1. Januar 2022 gilt, wurden die lärmabhängigen Flughafenentgelte für lautere Flugzeuge weiter erhöht. Der Einsatz von besonders modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch Anpassungen des sogenannten Noise Rating Index (NRI) stärker als bisher belohnt. Zusätzlich wurden Nachlässe gemäß NRI für Flüge, die ausnahmsweise in der Kernnacht zwischen 23 und 5 Uhr stattfinden, abgeschafft, um Flugbewegungen in dieser Zeit weiter zu reduzieren. Dadurch setzt Fraport weitere ökonomische Anreize für Fluggesellschaften, in Frankfurt mit einem leiseren Flugzeug zu starten oder zu landen und so die Kernnacht zu schützen. Am 21. November 2022 hat das HMWEVW den Entgeltantrag für den Flughafen Frankfurt mit Gültigkeit ab dem 1. Januar 2023 genehmigt. Darin hebt Fraport die Lärmzuschläge für älteres Fluggerät noch einmal deutlich an und setzt so noch stärkere Anreize für den Einsatz modernerer beziehungsweise leiserer Flugzeuge.

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 reduzieren können, zum Beispiel durch den Einsatz von leiseren Flugzeugen. Aus den Berechnungen für den Monitoringbericht 2022 für das Jahr 2021 geht hervor, dass die Lärmobergrenze im Jahr 2021 eingehalten worden ist. Hier werden stets 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 senken. Rund um den Flughafen Frankfurt war die Fraport AG bei rund 86.000 Haushalten gesetzlich dazu verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren. Ein Lärmschutzbereich definierte, welche Haushalte Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen durch Fraport hatten. Für die im Rahmen des Schallschutzprogramms beantragten Maßnahmen konnten noch bis zum 12. Oktober 2022 Rechnungen eingereicht werden.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 1,8 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 am Flughafen Lima als auch 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). Dazu befüllen die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen. Die Kennzahlen werden für die Berichterstattung zusammengeführt (siehe auch „ESG-Factbook“ unter www.fraport.de/publikationen und Umwelterklärung unter www.fraport.com/umweltmanagement).

Klimaschutz

Ziel – Um die Umweltauswirkungen zu messen, hat der Vorstand die Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen als bedeutsamste Kennzahl bestimmt. Diese soll konzernweit bis 2030 auf jährlich 95.000 t reduziert werden; bis 2045 soll Fraport CO₂-frei sein (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO₂-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 Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen für die Fraport AG auf Objektebene halbjährlich über ein detailliertes Monitoring berichtet.

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern mit dem **CO₂- 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 zu den aktuellen CO₂-Emissionen der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO₂-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, berichtet alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt an den Gesamtvorstand. Hier findet das Monitoring der laufenden langfristigen Energieeinsparmaßnahmen, sowie 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 Hessen in Betrieb genommen und eine Ladestrategie für diese Busse entwickelt, die auch für weitere geplante Beschaffungen anwendbar ist. Zusätzlich wurden im Jahr 2022 66 Elektrofahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten angeschafft. Komplementär dazu beginnt Fraport mit dem Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur auf dem Flughafenvorfeld, die für alle dort aktiven Akteure nutzbar sein wird. Auch in den Parkhäusern und auf landseitigen Parkflächen findet kontinuierlich ein Aufbau von Ladepunkten statt, der sich an den Bedürfnissen der Kunden und an gesetzlichen Vorgaben orientiert. Auch bei den Konzern-Gesellschaften wurden im Jahr 2022 einige elektrisch betriebene Fahrzeuge beschafft, die insbesondere im operativen Bereich, beispielsweise als Follow-Me-Fahrzeuge eingesetzt werden.

Fraport beabsichtigt, weiterhin in Wind- und Sonnenenergie zu investieren. Ziel ist es, mit regenerativen Energien den eigenen Strombedarf am Standort Frankfurt weitestgehend zu decken. Dafür wurde im Oktober 2022 – zusätzlich zu den bereits vorhandenen Photovoltaikanlagen am Standort Frankfurt – eine weitere Anlage zur Aufstockung des Grünstromanteils in Betrieb genommen. Die Demonstrationsanlage am südwestlichen Ende der Startbahn West hat 20 PV-Panels und eine Leistung von 8,4 Kilowatt. Es handelt sich dabei um so genannte Zaunanlagen, die nicht schräg, sondern senkrecht angeordnet sind und damit trotz geringem Flächenverbrauch für hohe Stromerträge sorgen. Gleichzeitig sind darunterliegende Vegetationsflächen von der Überbauung nicht wesentlich beeinträchtigt, da die Anlage weder Niederschläge zurückhält noch für permanente Verschattung sorgt. Perspektivisch soll die Anlage erweitert werden. In der finalen Ausbaustufe soll sie sich auf einer Länge von 2.600 Metern parallel zur Startbahn erstrecken und eine Photovoltaikleistung von bis zu 13 Megawatt erbringen.

Auch am Flughafen Lima wurde ein wichtiger Meilenstein zur Verringerung der CO₂-Emissionen erreicht. 2021 wurde ein Vertrag zur Versorgung des Terminals und des Ausbauprojekts mit erneuerbarer Energie abgeschlossen. Seit 2022 wird das bestehende Terminal mit Grünstrom betrieben. Zudem werden an den bulgarischen Konzern-Flughäfen in Varna und Burgas Photovoltaikanlagen geplant, um in den kommenden Jahren den Grünstromanteil zu erhöhen.

Die Vielzahl von einzelnen Maßnahmen, die in den vergangenen Jahren bereits beschlossen und in die Umsetzung gebracht wurden, stellen wichtige Schritte zur Erreichung der Klimaschutzziele von Fraport dar. Für eine umfassende Betrachtung und Strukturierung von weiteren Maßnahmen zur Dekarbonisierung wurde ein **Masterplan zur Dekarbonisierung** bis zum Jahr 2045 entwickelt. Er beschreibt die strategischen Grundlagen, definiert den Rahmen für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen und stellt somit ein Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung dar.

Ein Beleg für das erfolgreiche CO₂-Management von Fraport ist die Teilnahme an der **Airport Carbon Accreditation** des ACI (Airports Council International). Sie hat sich zum weltweiten Standard für CO₂-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert den Nachweis sowohl eines CO₂-Reduktionsziels und CO₂-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. Die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien sind ebenfalls auf Level 2. Die griechischen Flughäfen Kefalonia, Mytilini, Rhodos, Thessaloniki, Chania und Samos sowie der Flughafen Lima sind auf Level 1 („Mapping“). Der Flughafen in Antalya befindet sich auf Level 3+ („Neutrality“). Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sind jedoch dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

Leistungsindikator – CO₂-Emissionen (Scope 1 und 2) im Konzern und bei der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ 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, CO₂-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 Beschäftigten 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 75,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften nach ISO 14001 zertifiziert oder nach EMAS validiert.

Am Standort Frankfurt erweitert die Fraport AG, wo es möglich ist, die **Grünflächen**. 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 das Terminal 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten.

Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 bestanden für **ökologische Ausgleichsmaßnahmen** im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 11,1 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 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 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. Aufbauend auf den Messergebnissen des HLNUG sowie den Erkenntnissen einer vorangegangenen Expertenanhörung hat der Arbeitskreis UFP zunächst ein Forschungsdesign für eine UFP-Belastungsstudie entwickelt. Es ist vorgesehen, 2023 mit der Durchführung der Belastungsstudie zu beginnen. Ihre Ergebnisse sollen die Basis für eine später geplante Wirkungsstudie zu möglichen gesundheitlichen Effekten von UFP bilden. Der Umgang mit Fragen zur Erfassung und Wirkung von UFP in der Region um den Flughafen und die Bearbeitung des Themas durch das FFR wird auf der Internetseite des UNH veröffentlicht und kann unter <https://www.umwelthaus.org/umweltmonitoring/ultrafeinstaub/auf-dem-weg-zu-einer-studie/> eingesehen werden.

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 zur 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 (NO₂) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. 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 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. Aktuell verfügen bereits 540 Fahrzeuge der Fraport-Fahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten am Flughafen Frankfurt über einen elektrischen Antrieb. Das entspricht einem Anteil von etwa 27 %.

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. Auch an den brasilianischen Konzern-Flughäfen findet eine regelmäßige Bewertung der Luftqualität statt. Fraport Slovenija hat sich das Ziel gesetzt, die Beziehungen zu den vom Fluglärm betroffenen Stakeholdern zu verbessern. Hierzu trifft sich regelmäßig eine Partnerschaftsgruppe für den Flughafenumschutz, die sich aus relevanten Interessengruppen und einem Dialogforum zusammensetzt.

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 2022 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 beziehungsweise taxonomiekonform sind. Bei Fraport tragen alle taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zum Umweltziel Klimaschutz bei.

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 (DNSH).
- Sie wird unter Einhaltung des Mindestschutzes durchgeführt.

Umsatz Kennzahl

Der Anteil des **taxonomiefähigen Konzern-Umsatzes** 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“. Zusätzlich erzielt Fraport taxonomiefähige Umsatzerlöse durch die Weiterverrechnung der Kosten für das Passagier-Transport-System innerhalb der Flughafenentgelte. Dies fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Die Umsatzerlöse des Passagier-Transport-Systems werden im Segment Aviation erzielt. 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.

Taxonomiekonform sind die auf das Passagier-Transport-System entfallenden **Umsatzerlöse**. Umsatzerlöse im Bereich der Vermietung von Gebäuden sind nicht taxonomiekonform, da die relevanten Gebäude nicht die technischen Bewertungskriterien erfüllen.

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 Zähler aus den folgenden Kategorien für taxonomiefähige Investitionsausgaben zusammen:

- Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Buchstabe a) des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)
- Investitionen, die sich auf einzelne Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird (Buchstabe c) des Annex I zum delegierten Rechtsakt zu Artikel 8)

Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Buchstabe a), sind insbesondere der Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ zuzuordnen. Da die Wirtschaftstätigkeit beziehungsweise der Betrieb des Passagier Transport Systems ohne die entsprechende Schieneninfrastruktur beziehungsweise ohne die Stationen nicht ausgeübt werden kann, sehen wir die in diesem Zusammenhang stehenden Investitionsausgaben entsprechend als mit der Wirtschaftstätigkeit 6.3 verbunden an. Darüber hinaus wurden außerdem die nachfolgenden **taxonomiefähigen** Wirtschaftsaktivitäten identifiziert:

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.17. CO₂-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.1. Neubau
- 7.2. Renovierung bestehender Gebäude
- 7.3. Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten
- 7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5. Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

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

Nach einer Prüfung der technischen Bewertungskriterien, DNSH-Kriterien sowie Mindestschutzanforderungen verbleiben **taxonomiekonforme Investitionsabgaben**, unter den nachfolgenden Wirtschaftsaktivitäten:

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17. CO₂-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5. Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

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 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 Betriebsausgaben (Nenner) gemäß EU-Taxonomie-Verordnung erfolgt ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung und beinhaltet im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen für Mieten und Leasing. Der taxonomiefähige Anteil im Geschäftsjahr 2022 resultiert aus Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System sowie Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude. **Taxonomiekonform** sind davon, analog zu den Umsatzerlösen, die Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System.

Beurteilung der Taxonomiekonformität

Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

Im Folgenden wird erläutert, inwiefern die genannten Wirtschaftsaktivitäten die Kriterien für den wesentlichen Beitrag erfüllen.

- Die **Fotovoltaikanlage** zählt zur Wirtschaftsaktivität „4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, da sich die Anlage freistehend an der Startbahn West befindet und in Abgrenzung zu „7.6. Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ nicht mit einem bestehenden Gebäude verbunden ist.
- Das **Passagier-Transport-System** fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Der wesentliche Beitrag wird durch das Kriterium (a) erfüllt, da das Passagier-Transport-System keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursacht. Gleiches gilt auch für Investitionen in das Passagier-Transport-System im Zusammenhang mit dem Ausbau von Terminal 3.
- Unter die Wirtschaftsaktivität „6.17. CO₂-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen unter (b) **400-Hz-Anlagen** die Flugzeuge mit Bodenstrom versorgen. Da die Bodenstromversorgung und die Versorgung mit vorkonditionierter Luft in der Regel durch zwei verschiedene Anlagen erfolgen, ordnen wir die Anlagen, die der Bodenstromversorgung dienen, wie z.B. 400-Hz-Anlagen, der Wirtschaftsaktivität 6.17 zu.
- Die **Ladestationen** für den Ausbau der Elektromobilität fallen unter die Wirtschaftsaktivität „7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)“. Da der wesentliche Beitrag durch die „Installation, Wartung oder Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ definiert ist, ist er auch hier als erfüllt zu sehen.
- Der Austausch und die **Modernisierung der Technikzentralen** (vorwiegend in den bestehenden Terminals 1 und 2 in Frankfurt) fällt unter die Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“. Der wesentliche Beitrag ist durch die Einzelmaßnahme (b) „Installation, Wartung und Reparatur von Systemen zur Gebäudeautomatisierung und -steuerung, Systemen für Gebäudeenergiemanagement, Beleuchtungssteuerungs- und Energiemanagementsystemen“ erfüllt. Auch die Installation von intelligenten Zählern fällt unter die Wirtschaftsaktivität 7.5 unter (c) sowie die Installation von Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion unter (d).

Für die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten 7.1, 7.2 und 7.7 konnte der wesentliche Beitrag nicht nachgewiesen werden. Dies liegt unter anderem an nicht vorliegender Energieausweise der Klasse A.

Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele – DNSH-Kriterien

Die Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Umweltziels 2) **Anpassung an den Klimawandel** wird für alle relevanten Wirtschaftsaktivitäten durch eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung gemäß Anlage A des Annex I zum Klimaschutz Rechnung getragen. In dieser sind Kriterien und der Umfang einer solchen Analyse definiert. Es wurden zudem verschiedene chronische und akute Klimarisiken festgelegt, die für die Standorte der taxonomiefähigen Aktivitäten bewertet werden müssen.

Zur Beurteilung der Klimarisiken wurden diese zunächst hinsichtlich ihrer Eintrittsmöglichkeit geprüft und bewertet. Für die verbleibenden Risiken greift Fraport auf die „Location Risk Intelligence Plattform“ der Munich Re zurück. In diesem wird ein Standort oder Portfolio hinsichtlich verschiedener Klimagefahren analysiert. Da in diesem Jahr die potenziell taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten ausschließlich bei der Fraport AG identifiziert wurden, beschränkt sich die Analyse auf den Standort Frankfurt. Um die möglichen Auswirkungen des Klimawandels abzubilden, werden die verschiedenen Klimaprojektionsszenarien (RCP-Szenarien) 2.6, 4.5 und 8.5 für die Projektionsjahre 2030, 2050 und 2100 ausgewertet. Diese sind für Wirtschaftsaktivitäten mit einer Lebensdauer von über zehn Jahren notwendig. Da mit den Szenarien 2.6 und 8.5 das „Best und Worst Case“-Szenario abgedeckt wird und die übrigen RCP-Szenarien in dessen Bandbreite liegen, werden sie nicht erneut explizit analysiert. Für jedes identifizierte Risiko wurde auf Basis der zugrunde gelegten Szenarien eine Risikobeurteilung in Form eines Scorings vorgenommen. Der sogenannte „Overall Risk Score“ ist in vier Stufen von niedrig bis extrem unterteilt. Aus dem Report geht hervor, dass das Gesamtklimarisiko für den Standort Frankfurt auf Stufe 2 im „mittleren Bereich“ liegt. Damit wurde für den Standort Frankfurt kein Klimarisiko identifiziert, welches die taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten wesentlich beeinträchtigt.

Die Kriterien zur Ermittlung, ob die Umweltziele 3) **Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen** sowie 6) **Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme** beeinträchtigt werden, sind insbesondere bei Fotovoltaik- sowie 400-Hz-Anlagen relevant. Die Kriterien referenzieren im Wesentlichen auf Umweltverträglichkeitsprüfungen beziehungsweise vergleichbare Prüfungen die bereits als Voraussetzung für die Erlangung von Genehmigungen zum Bau und Betrieb der Anlagen untersucht wurden. Somit waren für die Erfüllung keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Die Kriterien für das Umweltziel 4) **Übergang zur Kreislaufwirtschaft** sind zusätzlich zu den Fotovoltaik- sowie 400-Hz-Anlagen auch im Rahmen des Passagier-Transport-Systems relevant. Zur Einhaltung der Kriterien ist die Fraport AG bereits über die Regelungen der europäischen und deutschen Abfallgesetzgebung verpflichtet, insbesondere den § 6 des deutschen Kreislaufwirtschaftsgesetzes und damit verbunden der Abfallhierarchie. Ferner ist beim Passagier-Transport-System und den 400-Hz-Anlagen auch das Umweltziel 5) **Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung** relevant. Für das Passagier-Transport-System sind die Kriterien unerheblich, da sich diese ausschließlich auf Straßenfahrzeuge der Klasse M beziehen. Das Passagier-Transport-System fällt nicht unter die Klasse M. Bei den 400-Hz-Anlagen wird Fraport bereits durch die deutsche Gesetzgebung, wie die Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung sowie weitere generelle Arbeitsschutzverordnungen, zur Einhaltung der Kriterien verpflichtet.

Für die Wirtschaftsaktivitäten unter 7.4 und 7.5 sind für die weiteren Umweltziele 3) bis 6) keine DNSH-Kriterien definiert.

Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

Im Rahmen des Mindestschutzes werden verschiedene Anforderungen hinsichtlich der Implementierung von Verfahren gestellt, welche sich unter anderem an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie weiteren Regulierungsinitiativen orientieren. Die Erfüllung des geforderten Mindestschutzes ist dabei eine Voraussetzung, um eine Wirtschaftsaktivität als ökologisch nachhaltig und damit als taxonomiekonform zu klassifizieren. Zur Umsetzung und Sicherstellung des Mindestschutzes hat Fraport sich am Draft Report on Minimum Safeguards der Platform on Sustainable Finance vom 11. Juli 2022 orientiert. In diesem wurden die Themenfelder Menschenrechte, Korruption & Bestechung, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb als Schwerpunkte gesetzt.

Bei der Beurteilung der Erfüllung des Mindestschutzes wurde beurteilt, ob für jedes der genannten Themenfelder angemessene Prozesse implementiert wurden, um negative Auswirkungen zu vermeiden. Weitergehend werden die Ergebnisse der jeweilig getroffenen Maßnahmen laufend untersucht, um festzustellen, ob die getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen effektiv sind.

Für die Maßnahmen, die Fraport in den Themenfeldern Menschenrechte sowie Korruption & Bestechung implementiert hat, wird auf die Ausführungen innerhalb dieser nichtfinanziellen Erklärung unter „Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung“, „Achtung der Menschenrechte“ und „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ verwiesen.

Im Themenfeld „Besteuerung“ unterliegt Fraport den landestypischen Steuergesetzen und -regularien, dessen Umsetzung und Einhaltung durch die Steuerabteilung beziehungsweise Betriebs- und Abschlussprüfungen überwacht und sichergestellt wird. Im Bereich des Kartell- und Wettbewerbsrecht werden regelmäßige Compliance-Risikoanalysen und Mitarbeiterschulungen durchgeführt.

Meldebogen Umsatz

	Code(s) (2)	Absoluter Umsatz (3)	Umsatzanteil (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
				Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresres- ourcen (7)	Kreislaufwirt- schaft (8)	Umwelt- verschmut- zung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	
		in Mio €	%	%	%	%	%	%	%	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3.	25,10	0,79	100,00	0	0	0	0	0	0
Umsatz ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Summe (A.1)		25,10	0,79	100,00	0	0	0	0	0	0
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	605,40	18,95							
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
Summe (A.2)		605,40	18,95							
Summe (A.1 + A.2)		630,50	19,74							
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		2.563,90	80,26							
Summe (A + B)		3.194,40	100,00							

¹⁾ Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

Meldebogen Betriebsausgaben (Opex)

	Code(s) (2)	Absolute Betriebs- ausgaben (3)	Anteil Betriebs- ausgaben (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
				Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresres- ourcen (7)	Kreislaufwirt- schaft (8)	Umwelt- verschmut- zung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	
		in Mio €	%	%	%	%	%	%	%	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3.	7,10	7,29	100,00	0	0	0	0	0	0
Opex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Summe (A.1)		7,10	7,29	100,00	0	0	0	0	0	0
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7.	28,40	29,16							
Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
Summe (A.2)		28,40	29,16							
Summe (A.1 + A.2)		35,50	36,45							
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		61,90	63,55							
Summe (A + B)		97,40	100,00							

¹⁾ Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2022 (18)	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2021 (19) ¹⁾	Kategorie (Ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Übergangstätigkeiten) (21)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)					
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N		%	%	E	T
	J	J		J	J	J		0,79			
								0,79			
								0,79			
								0,79			

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer Opex-Anteil 2022 (18)	Taxonomiekonformer Opex-Anteil 2021 (19) ¹⁾	Kategorie (Ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Übergangstätigkeiten) (21)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)					
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N		%	%	E	T
	J	J		J	J	J		7,29			
								7,29			
								7,29			
								7,29			

Meldebogen Investitionsausgaben (Capex)

	Code(s) (2)	Absolute Investitions- ausgaben (3)	Anteil Investitions- ausgaben (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
				Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresres- ourcen (7)	Kreislaufwirt- schaft (8)	Umwelt- verschmut- zung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	
		in Mio €	%	%	%	%	%	%	%	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
4.1. Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	4.1.	0,10	0,01	100,00	0	0	0	0	0	0
6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3.	103,10	8,90	100,00	0	0	0	0	0	0
6.17. CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	6.17.	0,20	0,02	100,00	0	0	0	0	0	0
7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	7.4.	0,37	0,03	100,00	0	0	0	0	0	0
7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	7.5.	39,22	3,38	100,00	0	0	0	0	0	0
Capex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) Summe (A.1)		142,99	12,34	100,00	0	0	0	0	0	0
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
7.1 Neubau	7.1.	623,14	53,78							
7.2 Renovierung bestehender Gebäude	7.2.	41,10	3,55							
7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	7.3.	0,11	0,01							
7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	7.5.	0,36	0,03							
Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) Summe (A.2)		664,71	57,37							
Summe (A.1 + A.2)		807,70	69,71							
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		351,00	30,29							
Summe (A + B)		1.158,70	100,00							

¹⁾ Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer Capex-Anteil 2022 (18)	Taxonomie-konformer Capex-Anteil 2021 (19) ¹⁾	Kategorie (Ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Übergangstätigkeiten) (21)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)					
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
	J	J		J		J	J	0,01			
	J	J		J	J		J	8,90			
	J	J	J	J	J	J	J	0,02		E	
	J	J					J	0,03		E	
	J	J					J	3,38		E	
								12,34			
								12,34			
								12,34			

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 2022 ist auf der Konzern-Homepage unter 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 527,2 Mio € auf 1.776,2 Mio €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf verkehrsmengenbedingt höhere Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten (+256,7 Mio €) zurückzuführen. Gestiegene Erlöse aus Infrastrukturentgelten (+96,0 Mio €) und Retail-Umsätzen (+77,8 Mio €) sowie höhere Bodenverkehrsdienstleistungen (+65,6 Mio €) trugen zudem zum Umsatzwachstum bei. Die Umsatzerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen reduzierten sich hingegen um 24,0 Mio € auf 69,4 Mio €. Ursächlich hierfür war ein Einmaleffekt im Vorjahreszeitraum in Höhe von 30,5 Mio € aus der Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre.

Wie in Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** lagen mit 58,7 Mio € deutlich unter dem Wert des Vorjahres von 194,0 Mio € (-135,3 Mio €). Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem im Vorjahr vom Bund und dem Land Hessen gleichermaßen gewährten Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten in Höhe von insgesamt 159,8 Mio €.

Die **Gesamtleistung** stieg um 392,5 Mio € auf 1.863,7 Mio € (+26,7 %).

Der **Personalaufwand** stieg im Geschäftsjahr 2022 um 63,7 Mio € auf 573,3 Mio €. Die Erhöhung resultierte vor allem aus einer im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sehr geringen Inanspruchnahme von Kurzarbeit sowie aus dem erhöhten Personalbedarf aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung.

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) stieg um 274,5 Mio € auf 900,0 Mio €. Die Zunahme ist vor allem auf verkehrs- und preisbedingt höhere Aufwendungen für bezogene Leistungen (+203,5 Mio €) zurückzuführen.

Trotz deutlich geringerer sonstiger betrieblicher Erträge lag das **EBITDA** der Fraport AG aufgrund der positiven operativen Entwicklung mit 390,4 Mio € um 54,3 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Die **Abschreibungen** reduzierten sich leicht um 6,9 Mio € auf 308,4 Mio € und führten zu einem **EBIT** von 82,0 Mio € (im Vorjahr: 20,8 Mio €).

Ursächlich für das stark reduzierte **Finanzergebnis** in Höhe von -165,6 Mio € (im Vorjahr: -65,1 Mio €) waren vor allem die Abschreibung der Anteile an der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 139,1 Mio € sowie an der Thalita Trading Ltd. in Höhe von 10,0 Mio € im Zusammenhang mit dem Engagement am Flughafen St. Petersburg.

Insbesondere aufgrund des deutlich negativen Finanzergebnis lag das **EBT** bei -83,6 Mio € (im Vorjahr: -44,3 Mio €). Das **Ergebnis nach Steuern** belief sich entsprechend auf -88,4 Mio €. Das Ergebnis nach Steuern des Vorjahres von 76,5 Mio € enthielt eine Ertragsteuerentlastung in Höhe von 120,8 Mio € insbesondere aus der Aktivierung von latenten Steuern aufgrund steuerlich nutzbarer Verlustvorträge.

Zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages von -88,4 Mio € wurde ein entsprechender Betrag aus den anderen Gewinnrücklagen entnommen. Somit ergibt sich ein Bilanzgewinn von 0,00 €. Ein Gewinnverwendungsvorschlag entfällt aus diesem Grunde.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Aktiva

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Anlagevermögen	10.754,1	9.736,6
Umlaufvermögen	2.090,9	2.539,1
Rechnungsabgrenzungsposten	38,9	39,9
Aktive latente Steuern	341,9	340,0
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,0	0,0
Gesamt	13.225,8	12.655,6

Passiva

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	2.876,0	2.964,4
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	7,8	7,3
Rückstellungen	507,7	484,2
Verbindlichkeiten	9.786,2	9.153,9
Rechnungsabgrenzungsposten	33,8	35,8
Passive latente Steuern	14,3	10,0
Gesamt	13.225,8	12.655,6

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2022 bei 13.225,8 Mio € und damit um 570,2 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+4,5 %).

Das **Anlagevermögen** stieg um 1.017,5 Mio € auf 10.754,1 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Sachanlagen um 444,6 Mio € – insbesondere im Zusammenhang mit Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd am Standort Frankfurt sowie auf Kapitaleinzahlungen in Höhe von 375,3 Mio € in die Beteiligung, die im Zusammenhang mit der im Dezember 2021 gewonnenen Ausschreibung für die Betriebskonzession am Flughafen Antalya gegründet wurde, zurückzuführen. Des Weiteren wurde der Bestand an Wertpapieren um 218,9 Mio € aufgestockt.

Das **Umlaufvermögen** lag vor allem aufgrund des geringeren Zahlungsmittelbestandes (-512,3 Mio €) um 448,2 Mio € unter dem Wert des Vorjahres.

Das **Eigenkapital** zum 31. Dezember 2022 belief sich auf 2.876,0 Mio € und sank aufgrund des Jahresfehlbetrages des laufenden Geschäftsjahres um 88,4 Mio €.

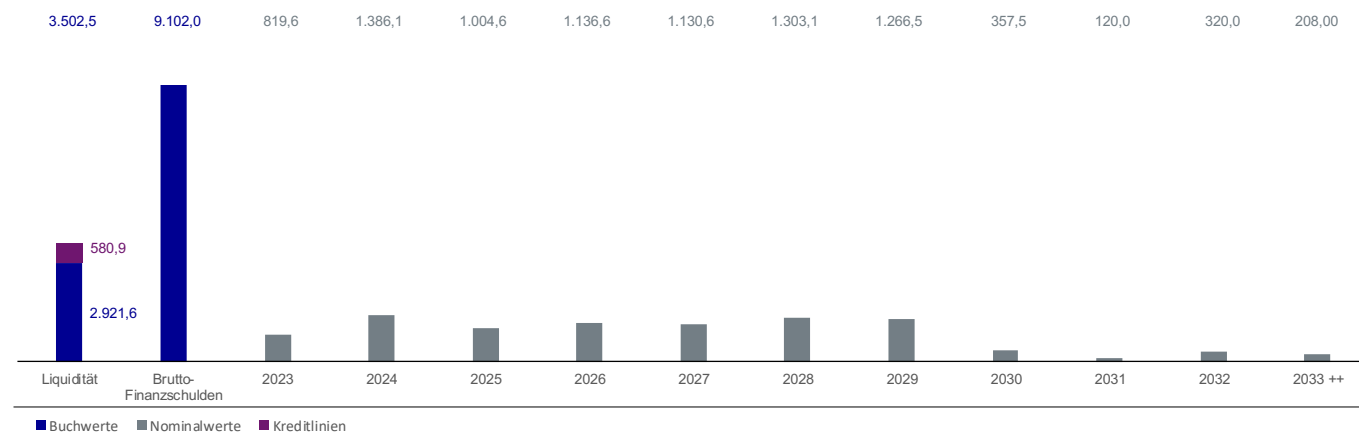
Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 632,3 Mio € auf 9.786,2 Mio €, hauptsächlich aufgrund der im Geschäftsjahr vorgenommenen Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung.

Die **Liquidität** zum 31. Dezember 2022 lag mit 2.980,9 Mio € unter dem Vorjahreswert von 3.054,9 Mio €. Die **Brutto-Finanzschulden** stiegen im Berichtsjahr auf 9.114,7 Mio € (im Vorjahr: 8.499,8 Mio €). Daraus resultierten um 689,0 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 6.133,8 Mio € (im Vorjahr: 5.444,8 Mio €).

Das Fälligkeitenprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2022 folgende Tilgungsstruktur aus:

Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2022

in Mio €



Zum Bilanzstichtag 2022 zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix, bestehend aus 35,2 % bilateralen Krediten, 41,6 % Schuldscheindarlehen sowie 23,2 % Anleihen. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG reduzierte sich auf knapp 5 %, der fixe Anteil lag bei rund 95 %.

Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2022	2021	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelbestand am 1. Januar	1.050,6	256,9	793,7	> 100
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	471,2	122,3	348,9	> 100
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-756,2	-821,3	65,1	+7,9
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.634,6	-1.322,7	-311,9	-23,6
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	441,4	1.994,1	-1.552,7	-77,9
Finanzmittelbestand am 31. Dezember	328,6	1.050,6	-722,0	-68,7

Im Geschäftsjahr wurde ein **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** in Höhe von 471,2 Mio € (2021: 122,3 Mio €) erzielt. Die Steigerung um 348,9 Mio € resultierte insbesondere aus der verkehrsmengenbedingten Verbesserung des betrieblichen Ergebnisses.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen** lag mit 756,2 Mio € aufgrund niedrigerer Mittelabflüsse für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen unter dem Vorjahresniveau (821,3 Mio €).

Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** auf 1.634,6 Mio € (2021: 1.322,7 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** verringerte sich im Vorjahresvergleich deutlich um 1.552,7 Mio € auf 441,4 Mio €. Im Vorjahr erfolgten, unter anderem im Zusammenhang mit einer Anleiheemission, deutlich umfangreichere Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung als im laufenden Geschäftsjahr.

Der **Finanzmittelbestand** belief sich somit zum Ende des Geschäftsjahres 2022 auf 328,6 Mio €.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 hat die FraSec Fraport Security Services GmbH in einem zweiten Schritt 25 % der Geschäftsanteile an der FraSec Aviation Security GmbH, vormals FraSec Luftsicherheit GmbH, an die Dr. Sasse Gruppe übertragen. Im Zuge dieser Übertragung hält die Dr. Sasse Gruppe mit insgesamt 51 % die Mehrheit der Anteile an der FraSec Aviation Security GmbH.

Die Konzern-Gesellschaft in Lima ist im Rahmen des Konzessionsvertrags verpflichtet, bis zum 28. Februar 2023 die Terrorsachversicherung mit einem Versicherungsvolumen in Höhe von 200 Mio USD zu erneuern. Aufgrund der anhaltenden politischen Unruhen in Lima konnte das Versicherungsvolumen nicht in dem geforderten Umfang abgeschlossen werden. Der Konzessionsvertrag sieht vor, dass ein mangelnder Versicherungsschutz einen unmittelbaren Verstoß gegen den Konzessionsvertrag, einen sogenannten Event of Default, (zum 1. März 2023) darstellt, der dem Konzessionsgeber ein einseitiges Kündigungsrecht der Konzession einräumt.

Die Konzern-Gesellschaft in Lima hat am 15. Februar 2023 gegenüber dem Konzessionsgeber Force Majeure erklärt, da sie aufgrund von ihr nicht zu vertretender Gründe, nämlich den politischen Unruhen in Peru, nicht in der Lage ist, ihre vertragliche Verpflichtung zu erfüllen. Durch die Erklärung von Force Majeure wird ein möglicher Default zunächst so lange aufgehoben, bis der Konzessionsgeber zu der Erklärung Stellung genommen hat.

Ziel ist es, über die Erklärung von Force Majeure hinaus vom Konzessionsgeber einen Waiver für die Nicht-Erbringung des geforderten Versicherungsvolumens zu erhalten und damit einen Event of Default zu vermeiden.

Im Hinblick auf die im Dezember neu abgeschlossene Projektfinanzierung zur Ablösung der Brückenfinanzierung und weiteren Finanzierung der Ausbaupflichtungen besteht das Risiko, dass vereinbarte Auszahlungen nicht erfolgen können oder kurzfristig zurückgezahlt werden müssen.

Eine wirksame Kündigung des Konzessionsvertrages durch den Konzessionsgeber hätte die Ausbuchung der Konzession sowie den Wegfall der geplanten positiven Ergebnisbeiträge zur Folge und würde sowohl das Geschäftsjahr 2023 als auch die geplante positive Geschäftsentwicklung der Folgejahre massiv negativ belasten.

Fraport geht gegenwärtig von einer Einigung mit dem Konzessionsgeber aus.

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

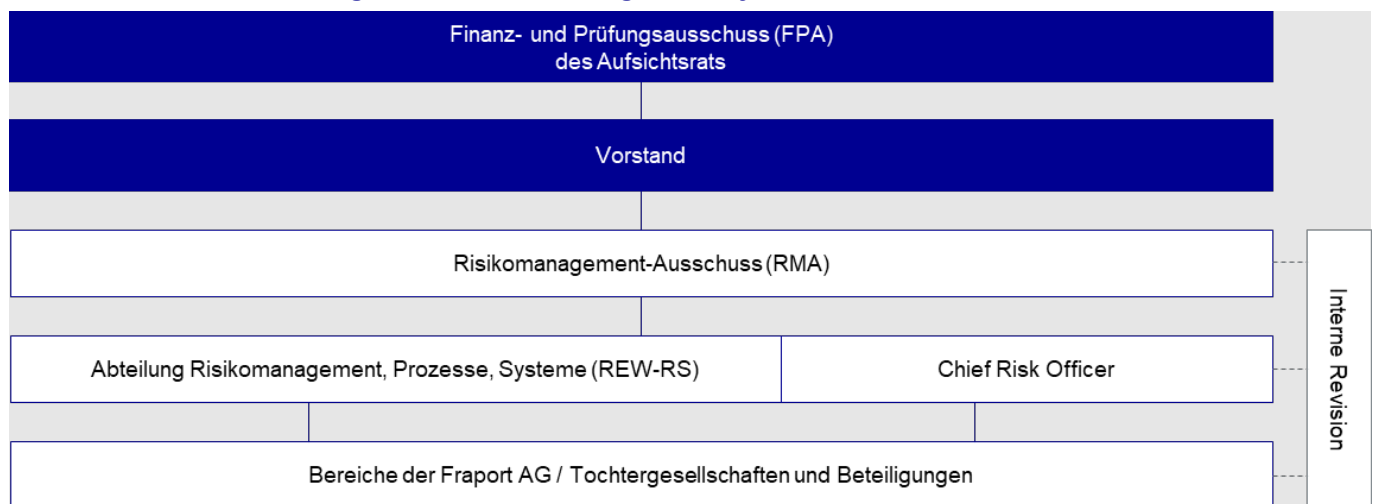
Risiko- und Chancenbericht

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, Prozesse, Systeme (REW-RS) ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie für die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Richtlinien des Risikomanagement Systems und des IKS 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.

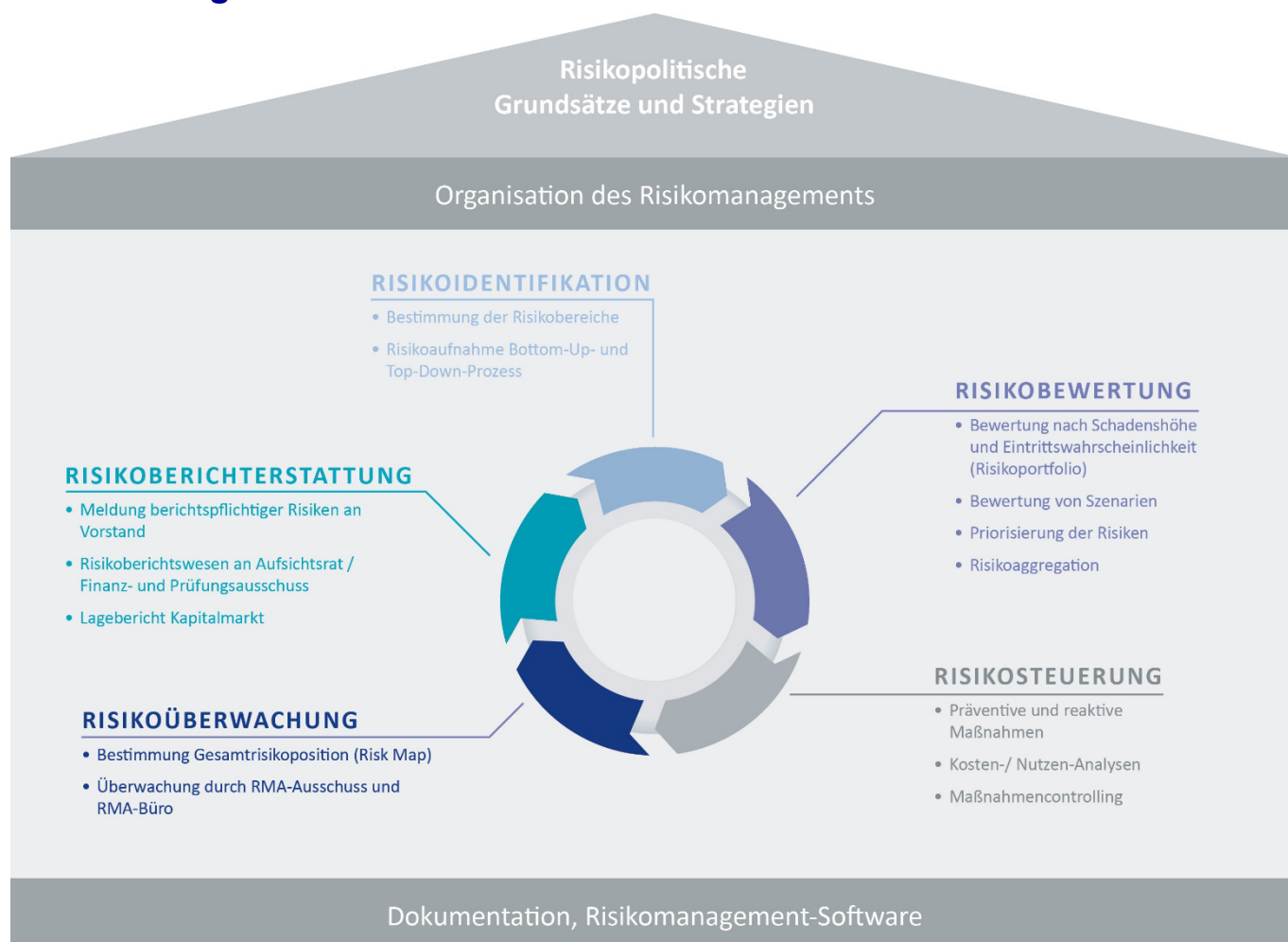
Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen nach § 91 Absatz 2 AktG, die an ein solches 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 REW-RS, den RMA und den Vorstand. Die eingesetzten Methoden der Risikoeermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten und 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 REW-RS 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 Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettoisiko wider.

Zur Bewertung von möglichen Kombinationseffekten zwischen einzelnen Risiken erstellt die Abteilung REW-RS 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 die 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, Risikoverringering 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 REW-RS 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% Wahrscheinlich >50-80% Möglich >20-50% Unwahrscheinlich ≤ 20%	gering	bedeutend	wesentlich	wesentlich
	gering	moderat	wesentlich	wesentlich
	gering	moderat	bedeutend	wesentlich
	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 REW-RS.

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, wie zum Beispiel dem Konzern-Ideenmanagement, der Digital Factory oder dem Netzwerk Plug and Play LLC, zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln.

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken	Maßnahmen	Trend →
<ul style="list-style-type: none"> Die derzeit hohen Inflationsraten können das verfügbare Einkommen privater Haushalte mindern. Dieser Umstand sowie Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der Teuerungsraten könnten sich negativ auf Flugbuchungen auswirken. Zinserhöhungen der Zentralbanken zur Eindämmung der Teuerung können sich stärker als erwartet auf die Refinanzierung von Staaten und Unternehmen sowie auf die globale Wirtschaftsentwicklung auswirken. Die Folge wäre eine negative Auswirkung auf die geplante Passagierentwicklung. Die globale wirtschaftliche Entwicklung kann sich insgesamt stärker als erwartet abkühlen und sich negativ auf die Passagiernachfrage auswirken. Infolge von langanhaltend hohen Energiepreisen könnte die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie leiden und der Luftverkehrsstandort Deutschland geschwächt werden. Im Welthandel könnte sich ein struktureller Wandel hin zu mehr nationalem Protektionismus entwickeln, der die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen könnte. Wachstumsbremsend wäre zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen und ein entsprechendes Agieren der Mitgliedsländer. Neben den ökonomischen Folgen des Ukraine-Kriegs bestehen weltweit zahlreiche geopolitische Krisenherde, die die wirtschaftliche Entwicklung und den Luftverkehr belasten könnten. 	<ul style="list-style-type: none"> Starke geografische Diversifikation und Fokus auf unterschiedliche Passagiergruppen der Konzern-Flughäfen, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren. Durch regional unterschiedliche Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken, restriktive politische Eingriffe und Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden. 	<p>Risiko-Bewertung: bedeutend</p>
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> Eine nachhaltige Entspannung von Lieferkettenengpässen sowie des europäischen Gas- und Strommarktes können zu einer besser als erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung führen und sich positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken. Ein schwacher Euro könnte europäische Waren international günstig halten und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitieren könnte. Darüber hinaus könnte der schwache Euro für den Incoming-Verkehr internationaler Fluggäste Anreize bieten. 		

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken und Chancen

Der Erfolg eines internationalen Flughafens ist neben dem Nachfragevolumen und der Attraktivität seines Heimatmarktes, der Wettbewerbssituation und einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen weltweiten und dichten Streckennetz sowie der Konnektivität zwischen Nachfragemärkten.


Risiken	Maßnahmen	Trend →
<ul style="list-style-type: none"> Der Russland-Ukraine-Krieg könnte unter anderem aufgrund steigender Energiekosten anhaltende Nachfrage- und Angebotsreduzierungen zur Folge haben. Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise könnten zu einer Erhöhung der Flugticket-Preise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb könnten steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben. 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 zu ausländischen 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 einer Reduzierung von Flugreisen führen. 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. Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) der Europäischen Union sowie die bevorstehende Revision der Emissionshandelsrichtlinie belasten den europäischen Standort im internationalen Vergleich einseitig. Werden die Maßnahmen nicht wettbewerbsneutral gestaltet, drohen strukturelle Wettbewerbsnachteile für den deutschen und europäischen Luftverkehr. Stationierungsentscheidungen, geänderte Streckenführungen und Flottenentwicklungen, sowie sich ändernde Kundenpräferenzen für 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben Attraktive Entgeltstrukturen Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn und Lufthansa für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Nachhaltigkeitsprogramm Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden 	<p>Risiko-bewertung: wesentlich</p>

<p>Quell- und Zielmärkte für die Wahl von Fluggesellschaften und Flughäfen könnten sich zum Nachteil von Fraport auswirken.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen Osten sowie am Istanbul-Airport bedeuten eine Angebotsausweitung, die nach einem Wiederaufleben des Luftverkehrs zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigeströme führen könnte. Die angespannte Finanzsituation der Fluggesellschaften infolge der Coronavirus-Pandemie könnten zu weiteren Insolvenzen und damit zu Marktkonsolidierung führen. Die daraus folgenden Angebotsreduzierungen könnten das Passagierwachstum wieder abschwächen. Die stärkere Nutzung digitaler Kommunikationsmedien im Zuge der Coronavirus-Pandemie könnte zu einem stärker als erwarteten Rückgang in der Nachfrage nach Geschäftsreisen führen. Der demografische Wandel sowie die Umorientierung der Beschäftigten während der Pandemie führten zu einem erheblichen Arbeitskräftemangel im Luftverkehrssektor. Auch langfristig könnte sich die Situation verschärfen, denn die Migration von EU-Bürgern nach Deutschland ist rückläufig. Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken. Terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden können die Nachfrage einzelner Reiseziele beeinflussen. 		
---	--	--

Chancen

- Nach dem Überwinden der Coronavirus-Pandemie besteht bei den Verbrauchern ein hohes Bedürfnis nach touristischen Flugreisen. Die Öffnung internationaler Märkte kann auch zu stärker als erwarteten Aufholeffekten im Geschäftsreiseverkehr führen.
- 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 Umsteigerverkehr am Frankfurter Flughafen profitieren könnten.
- 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 und gestaltet sich als großer Wettbewerbsvorteil. Verbesserungen des intermodalen Produkts wie durchgehendes Ticketing und durchgängiger Gepäcktransport können den Bahn-Zubringer-Verkehr stärken und sich positiv auf das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens auswirken.
- Kapazitätssteigerungen an den Konzern-Flughäfen sind in Umsetzung beziehungsweise abgeschlossen, wodurch eine Qualitätsverbesserung für Fluggesellschaften und eine höhere Passagierzufriedenheit angestrebt wird und stärker als erwartet am langfristigen Wachstum des Luftverkehrsmarkts partizipiert werden könnte.
- Aus einer möglichen Liberalisierung von Luftverkehrsrechten könnten 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 bislang nachteilige Wettbewerbsverzerrungen abbauen.
- Es besteht die Chance, dass Airlines aufgrund des guten bestehenden Zubringerangebots, der Intermodalität und der Cargo-Nachfrage die Interkontinental-Flotte in Frankfurt weiter ausbauen und damit den Passagier- und Cargo-Verkehr stärken.
- Digitalisierung und Innovationen eröffnen neue Chancen, Prozesse zu verbessern, Effizienz zu steigern und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.


Weitere Entwicklung der Coronavirus-Pandemie

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> Die weitere Verkehrsentwicklung in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen unterliegt weiterhin einer Unsicherheit aus möglichen pandemiebedingten Reisebeschränkungen Ein erneuter Anstieg der weltweiten Corona-Infektionszahlen könnte zu lokalen Beschränkungen des öffentlichen Lebens, Produktionseinschränkungen und weiteren Lieferkettenengpässen führen, die sich auch unmittelbar auf das Verkehrsgeschehen am Flughafen in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen auswirken. Im unwahrscheinlichen Falle des Auftretens von Virusvarianten mit einer hohen Letalitätssrate könnte die Erholung der Passagierzahlen und die positive Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen maßgeblich gehemmt werden. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Enge Abstimmung mit Gesundheitsämtern und Flughafen- und Luftverkehrsverbänden Enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und Behörden zur Sicherung und Stärkung des Flugverkehrs, einschließlich etwaiger Schutzbestimmungen 	<p>Trend ↓</p> <p>Risiko-Bewertung: bedeutend</p> 
--	---	---

Chancen

- Im touristischen Verkehr könnten Nachholeffekte bei bislang verschobenen Reisen zu einer beschleunigten Nachfragerholung beitragen
- Eine zeitnahe Aufhebung der Reisebeschränkungen in China könnte für eine beschleunigte Verkehrserholung und für eine verstärkte Rückkehr der interkontinentalen Umsteigeströme sorgen


Entwässerung Parallelbahnsystem

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Fortlaufendes Grundwassermonitoring und regelmäßige Messungen zur Überwachung der Grenzwerte Regelmäßige Überprüfung der Zusammensetzung der eingesetzten Enteisungsmittel sowie der operativen Abläufe 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p>  <p>> 20-50 % ~ 300 Mio €</p>
--	--	--

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“, insbesondere der Bau des neuen Terminal 3, verläuft trotz einer herausfordernden Marktsituation für Bauleistungen weiterhin stabil innerhalb des Terminplans (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“). Angespannten Lieferketten und begrenzter Materialverfügbarkeit kann in Teilen mit einer vorausschauenden Beschaffungsstrategie begegnet werden. Dennoch bestehen die nachfolgenden Risiken:

<p>Risiken</p> <p>Risiken könnten insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> Baupreissteigerungen Lieferantenausfälle Insolvenzen Planungsverzögerungen externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik, alternativen Ingenieurmethoden im Rahmen von Baugenehmigungen oder sonstigen Anforderungen Einschränkungen durch die Coronavirus-Pandemie, wie Verfügbarkeiten von Ressourcen Anforderungsänderungen aufgrund von geänderten Marktverhältnissen nach Überwindung der Coronavirus-Pandemie 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können Aktive Marktbearbeitung und konsequentes Änderungsmanagement, um Kostensteigerungen zu begegnen 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p>  <p>> 20-50 % ~ 400 Mio €</p>
--	--	---

Chancen

- Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken:
- Höherer Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt aufgrund abschwächender Nachfrage könnte Preisanstiege dämpfen
 - Umsetzung von Baumaßnahmen im Bestand (FRA-Nord) bei verringertem Passagiervolumen ohne negativen Einfluss auf die operativen Prozesse am Frankfurter Flughafen
 - Der Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab

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


<p>Risiken</p> <p>Eine negative Entwicklung der ausländischen Flughafenbetreiberprojekte könnte sich aus Folgendem ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die lokale Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur umweltrechtliche Auflagen und soziale Rahmenbedingungen Länder-, Markt-, politische und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten oder steigenden Aufwendungen bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten wirtschaftliche Sanktionen als Maßnahme aufgrund politischer Konflikte mit finanziellen Auswirkungen auf Beteiligungen politische Instabilität in den jeweiligen Ländern der Konzessionen Überschreitung von Baukostenbudgets für Flughafenbauprojekte und / oder Nichteinhaltung von Fertigstellungsterminen unter den entsprechenden Konzessionsverträgen 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Zusammenarbeit mit erfahrenen lokalen Partnern Non- oder Limited-Recourse Projektfinanzierung Investitionsschutzversicherungen Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p>  <p>> 20-50 % > 40 Mio €</p>
--	---	--

Chancen


- 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. Aus der breiten Diversifizierung der Unternehmensbeteiligungen ergeben sich Chancen gegenüber der Fokussierung auf einen Standort.
- Umsetzung von Infrastrukturprogrammen an vielen Konzern-Standorten zur Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Servicequalität
- Konzern-Flughäfen mit wesentlichem Fokus auf touristischen Verkehr könnten schneller als erwartet auf den alten Wachstumspfad hinsichtlich der Verkehrsentwicklung zurückkehren

Im Ausbauprojekt an dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, sind die Baumaßnahmen für den luftseitigen Ausbau des Flughafens inzwischen abgeschlossen. Für den Bau des neuen Passagierterminals hat LAP ein Baukonsortium beauftragt, welches als Generalunternehmer die in der Branche üblichen EPC-Leistungen (Engineering, Procurement, Construction) übernimmt, die sämtliche Planungs-, Beschaffungs- und Baumaßnahmen umfassen. Für die laufenden Infrastruktur- und Ausbaumaßnahmen wurde im Dezember 2022 eine Projektfinanzierung abgeschlossen. Aufgrund der Größe, Komplexität und Dauer des Ausbauprojektes bestehen weiterhin mögliche Risiken. Diese werden im Vergleich zum Vorjahr zum Bilanzstichtag aber als „moderat“ bewertet (Vorjahr: „wesentlich“). Für Risiken aus Entwicklungen in Peru im Geschäftsjahr 2023 verweisen wir auf den Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“.


Personalrisiken und -chancen

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Know-how-Verlust resultierend aus krisenbedingter Personalabwanderung und -reduktion • Personalfuktuation infolge reduzierter Gehaltsentwicklung (Notlagen-Tarifvertrag, Inflation) • Erschwerte Rekrutierung aufgrund aktueller Bedingungen am Arbeitsmarkt • Ausbildungszeiten bei Rekrutierung geringer qualifizierter Arbeitnehmer und damit spätere Verfügbarkeit • Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reorganisation der prozessualen Abläufe im Rahmen von „Zukunft FRA – Relaunch 50“ • Zentrales Monitoring der personalwirtschaftlichen Maßnahmen • Temporäre Gewährung von Arbeitsmarktzulagen zur Personalgewinnung, Anreize durch überbetriebliche Vergütungsregelungen • Verbesserung der Arbeitgeber-Attraktivität durch moderne Arbeitsformen 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: moderat</p> 
---	--	---

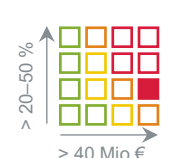
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschwächende Konjunktur könnte sich entspannend auf den Arbeitsmarkt und positiv auf Personalbeschaffungsmöglichkeiten auswirken • Attraktivitätssteigerung durch moderne Formen der Zusammenarbeit und flachere Führungsstruktur im Rahmen der Maßnahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ 		
---	--	--

<p>Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK</p> <p>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. Dadurch steigt das Risiko, dass die ZVK Ausgleichsbeträge von Fraport fordert, um die Deckungslücken auszugleichen.</p>	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit der ZVK über verschiedene Lösungsansätze 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
---	--	--

Risiken außergewöhnlicher Störfälle

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsunterbrechungen durch außergewöhnliche lokale Ereignisse, wie Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Unfälle, Brände, Drohnenflüge, technische Störungen, Aktionen von Klimaaktivisten oder Streiks • Beeinträchtigungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs bedingt durch Naturkatastrophen, Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Pandemien 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau und Aufrechterhaltung eines lokalen zentralen Krisenstabes • Lokale Pläne zur Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe) • Safety Management System • Tests von Drohnerdetektionstechnologien und Drohnenabwehr • Versicherung von Sachwerten und Betriebsunterbrechung 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p> 
---	---	---

Cyberisiken

<p>Risiko</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT-Systemausfall oder wesentliche Datenverluste infolge von Cyberattacken, Computerviren oder Hackerangriffen • Anstieg der Bedrohungslage gemäß erhöhter Anzahl an Warnungen des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redundante Auslegung der relevanten IT-Infrastruktur • Vorbeugendes IT-Sicherheitsmanagement zum Schutz unternehmenskritischer IT-Systeme • IT-Security-Policy und IT-Sicherheitsrichtlinien • Etablierter Notfallprozess mit definierten Rollen und deren Kompetenzen • Überregionale Zusammenarbeit zur Erarbeitung gemeinsamer Sicherheitsstandards im IT-Umfeld • Regelmäßige Überprüfung der Einhaltung von IT-Sicherheitsanforderungen durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater 	<p>Trend ↑</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
--	---	--

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

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

<p>Zinsrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten • Zukünftige Zinssatzerhöhungen können sich stärker als erwartet auf die geplanten Refinanzierungsmaßnahmen auswirken • Erhöhte Zinsaufwendungen aus der Bewertung von langfristigen Rückstellungen • 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 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung 	<p>Trend ↑</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p> 
<p>Währungsrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind • Veränderung zum Vorjahr aufgrund des erhöhten Fremdwährungsvolumens im Planungszeitraum im Wesentlichen aufgrund von Flughafen-ausbauprogrammen bei ausländischen Konzerngesellschaften 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften 	<p>Trend ↑</p> <p>Risiko-bewertung: moderat</p> 
<p>Kreditrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann • Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten bei Emittenten und Kontrahenten mit Rating nur mit Bonität von mindestens „BBB-“ • Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen • Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt • Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Sonstige Preisrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow • Die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert unterliegt Schwankungen 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern. • Die Mittel aus der strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung gegebenenfalls wieder aufgefüllt • Aufgrund einer ausreichend gesicherten Vorratsfinanzierung sinkt die Risikobewertung. 	<p>Trend ↓</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 

Chancen

- Vorteilhafte Wechselkurs- und Zinsentwicklungen könnten zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses des Konzerns führen. Dementsprechend könnten Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen
- Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können

Rechtliche und Compliance-Risiken

Risiko

Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen:

- 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
- Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation
- Kartellrechtsverstöße
- 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

Risikoanstieg bedingt durch die zunehmende Anzahl von Regulierungen und Auflagen mit möglichen Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit.

Maßnahmen

- Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen
- Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation
- Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System
- Weiterentwicklung des zentralen IKS
- Verhaltenskodex
- Hinweisgebersystem
- Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen
- Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern

Trend ↑

Risiko-bewertung:
bedeutend



Chancen

- Rechtliche oder steuerliche Änderungen oder gerichtliche Entscheidungen mit positiven Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die finanziellen Kennzahlen des Fraport-Konzerns

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 Gesamtrisikolage im Geschäftsjahr 2022 hat sich im Wesentlichen durch die Entwicklung der Coronavirus-Pandemie verbessert, wobei gegenläufige Effekte resultierend aus den steigenden Energiekosten und dem steigenden Zinsniveau Auswirkungen auf die zukünftige Geschäftsentwicklung haben können (siehe oben beschriebene Trend-Entwicklungen). Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der erwarteten weiteren Entwicklungen im Fraport-Konzern 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.

Weiterentwicklung des Risikomanagement Systems

Im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Verbesserung des Risikomanagement Systems wurde eine Methodik zur Analyse von menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken im eigenen Geschäftsbereich und bei unmittelbaren Lieferanten entwickelt und in den Risikomanagement Prozess integriert. Hierbei wurde insbesondere den Vorgaben nach dem Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)) entsprochen. Die im LkSG geforderte Risikoanalyse wird ab dem Geschäftsjahr 2023 einmal im Jahr durchgeführt sowie anlassbezogen, falls mit einer wesentlich veränderten oder wesentlich erweiterten Risikolage in der Lieferkette gerechnet werden muss.

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

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll-System 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. 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.

Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System¹⁾

Ergänzend zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System sowie zum Risikomanagement System identifiziert, bewertet und steuert der Fraport Konzern strategische, operative und Compliance Prozessrisiken im Rahmen des zentralen Internen Kontroll-Systems. Zur Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Systems wird jährlich, analog zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System, ein Control Self Assessment (CSA) durchgeführt. Das CSA verfolgt das primäre Ziel die Angemessenheit und Wirksamkeit der Geschäftsprozesskontrollen zu überprüfen sowie etwaige Kontrollschwächen in den Geschäftsprozessen aufzudecken und zu berichten. Die gewonnenen Erkenntnisse werden unter anderem zur ständigen Verbesserung und Weiterentwicklung des zentralen Internen Kontroll-Systems herangezogen.

In Vorstandssitzungen wird quartalsweise über die jeweils aktuelle unternehmensweite Risiko- und Chancensituation berichtet sowie jährlich das Ergebnis des CSA des zentralen Internen Kontroll-Systems vorgestellt. Auf Basis dieser Erkenntnisse sowie etwaiger prozessunabhängiger Prüfungen beurteilt der Vorstand jährlich die Angemessenheit und Wirksamkeit des oben beschriebenen Risikomanagement- und zentralen Internen Kontroll-Systems der Fraport AG.

Die zentrale Konzern-Revision führt prozessunabhängige Prüfungstätigkeiten zum Risikomanagement- und zentralen Internen Kontrollsystem durch. Aus Revisionsprüfungen ergeben sich regelmäßig Hinweise und Feststellungen zum zentralen Internen Kontrollsystem, die durch Maßnahmen der Abteilung REW-RS gemeinsam mit den Fachbereichen zu beheben sind. Die Maßnahmen zu Feststellungen aus abgeschlossenen Revisionsprüfungen sind aktuell in Bearbeitung.

Basierend auf den gesamthaften Informationen liegen dem Vorstand keine Hinweise vor, dass das Risikomanagement- oder das zentrale Interne Kontroll-System zum 31. Dezember 2022 nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Da inhärente Risiken einer Entdeckungswahrscheinlichkeit unterliegen, kann ein als angemessen und wirksam beurteiltes Risikomanagement- oder zentrales Internes Kontroll-System eine vollständige Erfassung aller potenziellen Risiken oder einen Ausschluss von Prozessverstößen jeder Art nicht gänzlich sicherstellen.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats ist systematisch in die Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagement- und zentralen Internen Kontroll-Systems eingebunden. Er erhält halbjährlich eine Berichterstattung zur aktuellen Risiko- und Chancensituation sowie jährlich die Ergebnisse des CSA des zentralen Internen Kontroll-Systems.

¹⁾ Die Aussagen in diesem Abschnitt sind „lageberichtsfremde Angaben“, welche nicht der inhaltlichen Prüfung des Lageberichts durch den externen Wirtschaftsprüfer unterliegen. Grund hierfür ist, dass diese Angaben über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen.

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 wesentliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten beeinträchtigt werden. Sie basieren auf den zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 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

Trotz erhöhter geopolitischer Unsicherheiten geht der Vorstand von einer insgesamt positiven Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels im Geschäftsjahr 2023 aus. Basierend auf dieser Annahme erwartet der Vorstand eine weiterhin hohe Reisebereitschaft und in der Folge Nachfrage nach Flugreisen. Für den Flughafen Frankfurt erwartet der Vorstand daher ein Passagieraufkommen in der Bandbreite von über 80 % bis etwa 90 % des Niveaus von 2019.

Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022, das zu Beginn des Jahres noch von der Coronavirus-Pandemie beeinträchtigt war, entspricht dies einem erheblichen Wachstum. Für die Konzern-Flughäfen prognostiziert der Vorstand ebenfalls eine positive Verkehrsentwicklung.

Der Vorstand geht davon aus, dass sich die positive Geschäftsentwicklung erhöhend auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns auswirken wird. Dabei rechnet der Vorstand mit einer weiteren Erholung des Konzerns EBITDA in Richtung des Vorkrisenniveaus und prognostiziert eine Bandbreite zwischen etwa 1.040 Mio € bis circa 1.200 Mio €. Im Jahr 2019 lag das Konzern-EBITDA bei 1.180,3 Mio €. Das Konzern-Ergebnis wird zwischen rund 300 Mio € und etwa 420 Mio € erwartet. Der ROFRA wird in etwa auf dem Niveau von 2022 prognostiziert. Aufgrund anhaltender Ausbaumaßnahmen wird der Free Cash Flow im Jahr 2023 erneut negativ im mittleren dreistelligen Mio-€-Bereich sein und sich erhöhend auf die Netto-Finanzschulden auswirken. Aufgrund der positiv erwarteten Entwicklung des Konzern-EBITDA wird die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA in etwa auf dem Niveau von 2022 prognostiziert. Die Konzern-Liquidität wird trotz umfassend geplanter Finanzierungsmaßnahmen leicht unter dem Niveau von 2022 erwartet. Dies vor dem Hintergrund des negativen Free Cash Flow.

Die finanzielle Situation des Fraport-Konzerns schätzt der Vorstand im Prognosezeitraum weiterhin als stabil ein.

Für die bedeutsamen nicht finanziellen Leistungsindikatoren erwartet der Vorstand mindestens stabile bis leicht bessere Werte im Vergleich zu 2022.

Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der erwarteten weiteren Entwicklungen im Fraport Konzern sehr unwahrscheinlich. Es sind keine Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilerhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2023

Entwicklung der Struktur

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 hat die FraSec Fraport Security Services GmbH in einem zweiten Schritt 25 % der Geschäftsanteile an der FraSec Aviation Security GmbH, vormals FraSec Luftsicherheit GmbH, an die Dr. Sasse Gruppe übertragen. Im Zuge dieser Übertragung hält die Dr. Sasse Gruppe mit insgesamt 51 % die Mehrheit der Anteile an der FraSec Aviation Security GmbH. Zudem hat Fraport zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 die Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt übernommen. Damit einhergehend ergeben sich Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-

Konzerns, insbesondere des Segments Aviation. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts erwartete der Vorstand keine weiteren 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“ entwickelt Fraport seine Geschäftsaktivitäten und Konzern-Standorte kontinuierlich weiter (siehe auch Kapitel „Strategie“). Im Jahr 2023 ist unter anderem die Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Lima geplant, die die Wettbewerbsposition des Standorts langfristig stärken wird. Fraport zielt weiter 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 und des Steuerungssystems

Im Hinblick auf die durch die Coronavirus-Pandemie ausgelöste wirtschaftliche Situation verfolgt Fraport auch im Geschäftsjahr 2023 die Umsetzung der aus der Konzern-Strategie abgeleiteten Maßnahmen. Die Unternehmensbereiche und Konzern-Gesellschaften arbeiten weiter intensiv daran, Fraport langfristig erfolgreich im Wettbewerb aufzustellen. Im Jahr 2023 wird Fraport die Wesentlichkeitsmatrix unter Einbezug aller Stakeholder aktualisieren. In Abhängigkeit der Ergebnisse wird der Vorstand die Konzern-Strategie sowie daraus abgeleitet das Steuerungssystem anpassen.

Wie im Kapitel „Steuerungssystem“ 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 2023 keine grundlegenden Änderungen.

Prognostiziertes wirtschaftliches Umfeld 2023

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der weltwirtschaftliche Ausblick für das Jahr 2023 ist mit hohen Unsicherheiten behaftet – der weitere Verlauf des Ukraine-Krieges, die damit verbundenen ökonomischen Folgen sowie die künftige Inflationsdynamik und die daraus resultierenden Straffungsmaßnahmen der Zentralbanken bestimmen die Prognosen der Wirtschaftsinstitute. Für einen Großteil der entwickelten Volkswirtschaften werden nur geringe Wachstumsraten oder Rezessionen erwartet. Der internationale Währungsfonds geht für das laufende Jahr von einem deutlich abgeschwächten globalen Wachstum von 2,9 % aus. Für den Welthandel wird mit 2,4 % für 2023 gerechnet.

Für die US-Wirtschaft rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Plus von 1,4 % für 2023. Die Zuwachsraten in den Schwellenländern werden über den Werten der Industrieländer vorausgesagt, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich eingeschätzt wird. Für die chinesische Wirtschaft wird ein Wachstum von 5,2 % prognostiziert. Die Erwartungen für den Euroraum liegen insgesamt bei 0,7 %. Für die deutsche Wirtschaft wird von einer Stagnation ausgegangen.

Für die Länder mit wesentlichen Konzern-Standorten werden folgende BIP-Entwicklungen im Jahr 2023 erwartet: USA 1,4 %, Slowenien 1,7 %, Brasilien 1,2 %, Peru 2,6 %, Griechenland 1,8 %, Bulgarien 3,0 % und Türkei 3,0 %.

Quelle: IWF (Oktober 2022, Januar 2023), OECD (Dezember 2022), Deutsche Bank Research (Dezember 2022), Deka Bank (Dezember 2022), ifo Institut (Dezember 2022).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2023 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 2023 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 21,1 % gegenüber dem Vorjahr aus. Dies würde einer Erholung gegenüber dem Basisjahr 2019 von rund 85 % entsprechen. Regional nimmt die IATA folgende Zuwachsraten gegenüber Vorjahr auf Basis der RPK an:

Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2023 gegenüber 2019 nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber 2019 in %	
Welt	-14,5
Europa	-11,3
Nordamerika	-2,8
Asien/Pazifik	-29,2
Lateinamerika	-4,4
Nahost	-2,2
Afrika	-13,7

Der Airports Council International (ACI) geht von einer positiveren Entwicklung des europäischen Passagierverkehrs im Jahr 2023 aus und erwartet ein Aufkommen von 91 % des Vorkrisenniveaus. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) rechnet ebenfalls mit einer deutlichen Erholung der Reisenachfrage und prognostiziert für das Jahr 2023, dass wieder 82 % der Passagiere an deutschen Flughäfen erreicht werden, gemessen am Vorkrisenjahr 2019.

Nachdem die Reisebeschränkungen in Folge der Coronavirus-Pandemie weitgehend aufgehoben wurden, wird insbesondere ein stark anwachsender Langstreckenverkehr nach Asien erwartet. Trotz Inflation und gestiegenen Ticketpreisen bleibt die Reisebereitschaft auch im Jahr 2023 hoch. Auch die Nachfrage von Geschäftsreisen wird sich voraussichtlich weiter erholen.

Dennoch wird sich der Geschäftsreiseverkehr relativ zu 2019 langsamer als der Privatreiseverkehr erholen.

Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (October 2022), ACI Airport Traffic Forecast, ADV-Pressemitteilung 18/2022.

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2023

Die Erholungsphase an den Konzern-Flughäfen gestaltet sich mit unterschiedlich starker Ausprägung weiter positiv. Stark touristisch geprägte Flughäfen erholen sich dabei überproportional und liegen im Jahr 2023 zum Teil über Vorkrisenniveau. Auf Basis der aktuellen Rahmenbedingungen werden im Jahr 2023 folgende Passagierentwicklungen erwartet.

In der deutschen Bevölkerung ist auch im Jahr 2023 eine große Bereitschaft zum Fliegen vorhanden. Jedoch ist die Erholung der Passagiernachfrage in **Frankfurt** neben dem Privatreise-segment maßgeblich von der wirtschaftlichen Entwicklung und der Erholung des Geschäftsreiseverkehrs abhängig. Ausgehend von der derzeitigen Nachfragedynamik ist von einer weiteren Erholung des Passagieraufkommens im Jahr 2023 auszugehen. Insgesamt wird für den Flughafen Frankfurt im Geschäftsjahr 2023 ein Passagieraufkommen von über 80 % bis etwa 90 % des Niveaus von 2019 erwartet.

An den **internationalen Konzern-Flughäfen** ist ebenfalls mit einer positiven Verkehrsentwicklung zu rechnen, die sich wie folgt darstellt:

Für den Standort **Ljubljana** erwartet der Vorstand ein Volumen von rund drei Viertel des Fluggastaufkommens des Jahres 2019. Am Flughafen **Lima** und an den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wird von einer weiteren Passagiererholung gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Dabei gehen die jeweiligen Passagiervolumen weiter in Richtung des Niveaus von 2019. An den 14 **griechischen Regionalflughäfen** wird das Fluggastaufkommen in etwa auf dem hohen Vorjahresniveau erwartet. Auch in **Antalya** wird sich das Passagiervolumen weiter erholen und sich in Richtung des Vorkrisenniveaus entwickeln.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf des Kriegs in der Ukraine sowie der geopolitischen Entwicklungen sind Abweichungen von den gegebenen Prognosen möglich.

Prognostizierte Ertragslage 2023

Obwohl weiterhin Unsicherheiten im Zusammenhang mit der operativen Geschäftsentwicklung bestehen, werden die erwarteten Passagierentwicklungen 2023 zu einem Anstieg des Konzern-Umsatzes im Geschäftsjahr 2023 führen. Unterstützt wird das verkehrsmengenbedingte Umsatzwachstum von Preisentwicklungen der Entgelte am Standort Frankfurt sowie an den wesentlichen Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie bei Fraport Greece. Kostenseitig erwartet der Vorstand zudem höhere verkehrsmengenbedingte Aufwendungen am Standort Frankfurt sowie steigende Konzessionsabgaben bei den Konzern-

Gesellschaft Lima und bei Fraport Greece. Trotz der zuletzt einsetzenden Entspannung auf den europäischen Energiemärkten rechnet der Vorstand auch für das Jahr 2023 mit im Vergleich zu 2022 höheren Aufwendungen aus Versorgungsleistungen. Unsicherheiten hinsichtlich der Aufwandsentwicklung bestehen insbesondere aus möglichen Tarifkostensteigerungen am Standort Frankfurt, deren Verhandlungen zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung noch nicht abgeschlossen waren. 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 zudem positiv wie negativ auf die Ergebniswirkung der Konzern-Gesellschaften auswirken. Die weitgehend ergebnisneutrale Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt wird sich zudem umsatz- sowie aufwandssteigernd auswirken. Demgegenüber wird die at-equity Einbeziehung der FraSec Aviation Security GmbH ab dem 1. Januar 2023 zu einer Umsatz- und Aufwandsreduktion führen.

Aufgrund der Verkehrsbandbreiten und vorgenannter Unsicherheiten hinsichtlich der Aufwands- und Ertragsentwicklungen prognostiziert der Vorstand ein **Konzern-EBITDA** zwischen etwa 1.040 Mio € bis circa 1.200 Mio €. Das **Konzern-Ergebnis** wird bei steigenden Abschreibungen sowie einer Verbesserung des Finanzergebnisses – vor allem aufgrund des Wegfalls der Abschreibung von Darlehensforderungen im Zusammenhang mit dem Engagement am Flughafen St. Petersburg aus dem Jahr 2022 – zwischen rund 300 Mio € und bis etwa 420 Mio € erwartet. Der **ROFRA** wird in etwa auf dem Niveau von 2022 prognostiziert.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie erwartet der Vorstand, auch für das Geschäftsjahr 2023 keine Dividende auszuschütten.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2023

Die geplanten Verkehrsentwicklungen werden sich positiv auf die Umsätze der vier Fraport-Segmente auswirken. Dabei rechnet der Vorstand damit, dass das EBITDA im Segment **Aviation** das Niveau von 2019 übersteigen und, in Abhängigkeit der Passagierentwicklung, in einer Größenordnung von bis zu rund 300 Mio € liegen wird. Der Vorstand rechnet auch mit einer Verbesserung des EBITDA im Segment **Retail & Real Estate**, das sich weiter in Richtung Vorkrisenniveau entwickeln wird. Trotz eines mengen- und preisbedingten Umsatzwachstums rechnet der Vorstand mit anhaltendem Kostendruck zur Sicherstellung der Qualität im Segment **Ground Handling**. Der Vorstand erwartet daher, dass das Segment-EBITDA auch im Geschäftsjahr 2023 im negativen Bereich bleiben wird. Aufgrund des Wegfalls von Einmaleffekten aus dem Verkauf der at-Equity konsolidierten Beteiligung am Flughafen Xi'an sowie rückläufiger Kompensationseffekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie, rechnet der Vorstand trotz einer positiven operativen Entwicklung des Segments **International Activities & Services** mit einem deutlichen Rückgang des Segment EBITDA, das jedoch weiter über dem Niveau von 2019 erwartet wird. Bereinigt um vorgenannte Sondereffekte wird das Segment-EBITDA in etwa auf dem Niveau von 2022 erwartet.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2023

Trotz der verkehrsmengenbedingten operativen Ergebnisverbesserung rechnet der Vorstand damit, dass der **Free Cash Flow** auch im Jahr 2023 aufgrund anhaltender Ausbautätigkeiten an den Standorten Frankfurt und Lima negativ sein wird und im Bereich eines mittleren negativen dreistelligen Mio-€-Betrag prognostiziert wird. Der negative Free Cash Flow wird sich weiter steigernd auf die Netto-Finanzschulden auswirken. Darüber hinaus werden Mittelzu- und abflüsse im Zusammenhang mit den Konzern-Gesellschaften sowie Währungskurseffekte die Entwicklung der Netto-Finanzschulden beeinflussen. In Abhängigkeit von der operativen Ergebnisverbesserung wird die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** in etwa auf dem Niveau von 2022 erwartet, leicht darüber bis leicht darunter. Die **Konzern-Liquidität** wird trotz umfassend geplanter Finanzierungsmaßnahmen vor allem aufgrund des negativen Free Cash Flows leicht unter dem Niveau von 2022 erwartet.

Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2023

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand für den Flughafen Frankfurt sowie gewichtet für den Konzern eine **Globalzufriedenheit** der Passagiere im Jahr 2023 von mindestens 80 %. Entsprechend strebt der Vorstand auch für die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen einen Zielwert in Höhe von 80 % an. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand einen Wert von mindestens 97,0 %.

In der Kategorie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ wird die nächste konzernweite Befragung zur Messung der **Zufriedenheit der Beschäftigten** im Jahr 2024 durchgeführt. Dabei ist es das Ziel, sowohl im Konzern, als auch in der Fraport AG, jeweils über dem Wert des Vorjahreszeitraums zu liegen. Der Vorstand legt weiterhin großen Wert auf **Frauen in Führung** und erwartet auf allen Ebenen eine leichte Erhöhung der Quote der Frauen in Führungspositionen.

In der Kategorie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ strebt der Vorstand im Jahr 2023 weiterhin eine Stabilisierung der **Krankenquote** in Deutschland mindestens auf dem Vorjahresniveau an.

Im Rahmen der Kategorie „Klimaschutz“ erwartet der Vorstand für 2023 die Konzern-**CO₂-Emissionen** sowie die CO₂-Emissionen der Fraport AG in etwa auf Vorjahresniveau.

Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum wird eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft mit einer Rückkehr auf den früheren Wachstumspfad erwartet. Nach der erfolgreichen Eindämmung der Coronavirus-Pandemie sowie der Aufhebung von Reiserestriktionen steigt die Nachfrage nach Flugreisen wieder an. Ein Erreichen des Passagiererniveaus von 2019 wird in Frankfurt etwa bis zum Jahr 2026 erwartet. Trotz steigender Lebenshaltungskosten wird der Wachstumstreiber 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 (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 umsatzsteigernder Preiseffekte sowie langfristig wirkender operativer Effizienzmaßnahmen rechnet der Vorstand damit, bereits in den Jahren 2023/2024 wieder ein Konzern-EBITDA auf dem Vorkrisenniveau von 2019 zu erreichen und in der Folge zu übersteigen.

Infolge der mehrjährigen Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt und in Lima wird der Free Cash Flow bis 2024 im deutlich negativen Bereich bleiben und sich im Anschluss spürbar erholen. Aufgrund dieser Entwicklung werden die Netto-Finanzschulden des Konzerns temporär weiter ansteigen, bevor sie ab dem Geschäftsjahr 2025 sinken. Vor allem aufgrund der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA über den Mittelfristzeitraum 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 wieder die Aufnahme einer Dividendenpolitik an. Diese war vor Beginn der Coronavirus-Pandemie mit einer Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG angelegt sowie mit einer im Vorjahresvergleich mindestens stabilen Dividende. 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 (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“).

Frankfurt am Main, 24. Februar 2023

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte Anke Giesen Julia Kranenberg Dr. Pierre Dominique Prümm Prof. Dr. Matthias 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.

The Airport Brand You Trust – Masterplan Dekarbonisierung

Für eine umfassende Betrachtung und Strukturierung der Maßnahmen zur Dekarbonisierung hat Fraport im vergangenen Jahr den Masterplan Dekarbonisierung entwickelt.

Der Masterplan leitet sich aus den wissenschaftlichen und gesetzlichen Randbedingungen sowie den technischen Möglichkeiten ab. Neben der Beschreibung konkreter Maßnahmen gibt der Masterplan Dekarbonisierung Orientierung für die Behandlung von Themengebieten.



Grünstromanteil wächst – Neue Photovoltaikanlage an Startbahnwest in senkrechter Anordnung um Vegetationsfläche so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2022

- 137 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 138 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 139 Konzern-Bilanz
- 141 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 142 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	(5)	3.194,4	2.143,3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	39,9	38,0
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	139,3	354,6
Gesamtleistung		3.373,6	2.535,9
Materialaufwand	(8)	-1.101,6	-750,7
Personalaufwand	(9)	-1.036,7	-884,3
Abschreibungen	(10)	-465,3	-443,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-205,5	-143,9
Betriebliches Ergebnis		564,5	313,7
Zinserträge	(12)	53,0	43,8
Zinsaufwendungen	(12)	-313,5	-268,7
Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen	(13)	77,0	18,8
Sonstiges Finanzergebnis	(14)	-147,1	8,8
Finanzergebnis		-330,6	-197,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		233,9	116,4
Ertragsteuern	(15)	-67,3	-24,6
Konzern-Ergebnis		166,6	91,8
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		34,2	9,0
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		132,4	82,8
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	(16)		
unverwässert		1,43	0,90
verwässert		1,43	0,89
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		1.029,8	757,0
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		564,5	313,7

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2022	2021
Konzern-Ergebnis	166,6	91,8
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	11,0	6,5
(darauf entfallene latente Steuern)	-3,4	-2,0
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	21,2	4,6
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,0	0,1
(darauf entfallene latente Steuern)	0,0	0,0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	28,8	9,2
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	11,5	6,2
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	8,3	0,1
	3,2	6,1
(darauf entfallene latente Steuern)	-1,0	-1,6
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		
Erfolgsneutrale Änderungen	-61,9	-3,8
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	-61,9	-3,8
(darauf entfallene latente Steuern)	19,2	1,2
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	51,6	33,4
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	51,6	33,4
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	0,0	14,0
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	33,4	0,0
	-33,4	14,0
(darauf entfallene latente Steuern)	0,0	0,0
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-22,3	49,3
Sonstiges Ergebnis	6,5	58,5
Gesamtergebnis	173,1	150,3
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	39,4	16,0
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	133,7	134,3

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(17)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	3.769,1	3.416,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	95,9	105,8
Sachanlagen	(20)	8.371,8	7.898,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(21)	69,1	88,6
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	(22)	491,4	71,3
Andere Finanzanlagen	(23)	1.173,4	932,3
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	87,2	142,7
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	129,4	133,9
Latente Steueransprüche	(27)	159,5	182,6
		14.366,1	12.991,3
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	25,5	20,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	177,1	152,3
Andere kurzfristige Finanzanlagen	(23)	269,7	176,5
Sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	55,2	30,6
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	84,1	65,6
Ertragsteuerforderungen	(26)	33,3	20,9
Zahlungsmittel	(30)	2.585,2	2.662,8
		3.230,1	3.129,0
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(22), (50)	11,4	119,7
Gesamt		17.607,6	16.240,0

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,9
Kapitalrücklage	(31)	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	2.387,0	2.230,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	3.909,4	3.753,1
Nicht beherrschende Anteile	(32)	222,5	155,9
		4.131,9	3.909,0
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	9.716,0	9.306,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	62,3	71,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	1.098,1	1.115,1
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	69,9	78,3
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	41,3	37,7
Pensionsverpflichtungen	(38)	31,7	41,7
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	77,0	83,7
Sonstige Rückstellungen	(40)	136,3	160,7
		11.232,6	10.895,4
Kurzfristige Schulden			
Kurzfristige Finanzschulden	(33)	1.209,6	627,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	444,4	298,8
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	190,3	150,1
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	162,8	132,1
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	24,7	29,4
Sonstige Rückstellungen	(40)	199,2	189,5
		2.231,0	1.427,5
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	(50)	12,1	8,1
Gesamt		17.607,6	16.240,0

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2022	2021
Ergebnisanteil Gesellschafter der Fraport AG		132,4	82,8
Ergebnisanteil Nicht beherrschende Anteile		34,2	9,0
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(15)	67,3	24,6
Abschreibungen	(10)	465,3	443,3
Zinsergebnis	(12)	260,5	224,9
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		1,3	-4,5
Sonstiges		67,8	-12,5
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(13)	-77,0	-18,8
Veränderungen der Vorräte	(28)	-5,0	2,1
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(24 – 25), (29)	-74,1	-41,2
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 36)	96,4	14,8
Veränderungen der Rückstellungen	(37 – 40)	-7,8	-210,1
Betrieblicher Bereich		961,3	514,4
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-156,6	-127,6
Erhaltene Zinsen		19,6	24,3
Gezahlte Ertragsteuern		-37,0	-18,5
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(43)	787,3	392,6
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	-407,1	-277,1
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	-4,7	-4,4
Investitionen in Sachanlagen	(20)	-741,6	-872,0
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(21)	-0,1	-9,5
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen	(22)	-377,3	-5,4
Verkauf von Anteilen an nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(2)	173,5	0,0
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	50,7	26,6
Erlöse aus Anlagenabgängen		0,8	8,6
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-1.305,8	-1.133,2
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(23)	-812,3	-1.139,0
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		364,9	575,0
Veränderungen der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	537,2	-607,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(43)	-1.216,0	-2.304,2
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen	(2)	82,3	0,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	2.011,6	2.798,4
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-1.307,2	-424,2
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		95,6	-278,8
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	(43)	882,3	2.095,4
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		-64,6	23,4
Veränderung des Finanzmittelbestands		389,0	207,2
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		431,2	216,4
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		6,0	7,6
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(30), (43)	826,2	431,2

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2022		923,9	598,5
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2022	(31),(32)	923,9	598,5
Stand 1.1.2021		923,9	598,5
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2021	(31),(32)	923,9	598,5

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
2.276,7	-106,4	60,4	2.230,7	3.753,1	155,9	3.909,0
-	47,1	-	47,1	47,1	4,5	51,6
-	-33,4	-	-33,4	-33,4	-	-33,4
7,6	-	-	7,6	7,6	-	7,6
-	-	21,2	21,2	21,2	-	21,2
-	-	-42,7	-42,7	-42,7	-	-42,7
-	-	1,5	1,5	1,5	0,7	2,2
7,6	13,7	-20,0	1,3	1,3	5,2	6,5
-	-	-	-	-	-	-
132,4	-	-	132,4	132,4	34,2	166,6
22,6	-	-	22,6	22,6	27,2	49,8
-	-	-	-	-	-	-
2.439,3	-92,7	40,4	2.387,0	3.909,4	222,5	4.131,9
2.189,3	-147,9	55,0	2.096,4	3.618,8	139,9	3.758,7
-	27,5	-	27,5	27,5	5,9	33,4
0,1	14,0	-	14,1	14,1	-	14,1
4,5	-	-	4,5	4,5	-	4,5
-	-	4,6	4,6	4,6	-	4,6
-	-	-2,6	-2,6	-2,6	-	-2,6
-	-	3,4	3,4	3,4	1,1	4,5
4,6	41,5	5,4	51,5	51,5	7,0	58,5
-	-	-	-	-	-	-
82,8	-	-	82,8	82,8	9,0	91,8
-	-	-	-	-	-	-
2.276,7	-106,4	60,4	2.230,7	3.753,1	155,9	3.909,0

The Airport Brand You Trust – Konzession in Bulgarien um 5 Jahre verlängert

Der Konzessionsgeber der bulgarischen Konzern-Flughäfen Varna und Burgas hat dem Fraport Antrag auf Verlängerung der Konzessionslaufzeit um fünf Jahre bis 2046 stattgegeben.

Die Vertragsverlängerung zielt darauf negative Effekte der Corona-virus-Pandemie auszugleichen. Die Verlängerung der Konzession geht auch mit einer Erhöhung des verpflichtenden Investitionsvolumens um 10 Mio € auf nunmehr insgesamt 413 Mio € einher.

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2022

- 146 Konzern-Anlagenspiegel
- 148 Segment-Berichterstattung
- 150 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
- 170 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 178 Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
- 202 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
- 203 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
- 205 Sonstige Angaben

Konzern-Anlagenspiegel

(Anhang Tz. 17 bis 21)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen- Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2022	132,3	4.053,4	265,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	122,3	2,3
Zugänge	0,0	374,1	4,7
Abgänge	0,0	-9,1	-4,8
Umbuchungen	0,0	-1,6	5,2
Umgliederungen IFRS 5	0,0	0,0	-0,1
Stand 31.12.2022	132,3	4.539,1	272,4
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2022	113,0	637,0	159,3
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	19,5	1,2
Zugänge	0,0	113,5	17,4
Wertminderungen	0,0	0,0	3,4
Abgänge	0,0	0,0	-4,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
Umgliederungen IFRS 5	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2022	113,0	770,0	176,5
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2022	19,3	3.769,1	95,9
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2021	132,3	3.736,1	272,6
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	64,9	1,8
Zugänge	0,0	251,7	4,4
Abgänge	0,0	-1,7	-13,7
Umbuchungen	0,0	2,4	0,1
Umgliederungen IFRS 5	0,0	0,0	-0,1
Stand 31.12.2021	132,3	4.053,4	265,1
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2021	113,0	514,9	153,5
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	19,2	1,2
Zugänge	0,0	104,6	17,4
Wertminderungen	0,0	0,0	0,9
Abgänge	0,0	-1,7	-13,7
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
Umgliederungen IFRS 5	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2021	113,0	637,0	159,3
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2021	19,3	3.416,4	105,8

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	Nutzungsrechte Leasing	Anlagen im Bau	Sachanlagen gesamt	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
6.432,2	3.410,7	559,6	333,4	2.653,8	13.389,7	98,2
0,0	0,0	4,1	16,3	0,5	20,9	0,0
16,4	28,4	22,5	0,2	712,3	779,8	0,1
-9,3	-29,6	-22,7	-1,1	-3,7	-66,4	0,0
63,8	16,8	2,0	0,2	-67,7	15,1	-18,7
0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,5	0,0
6.503,1	3.426,3	565,0	349,0	3.295,2	14.138,6	79,6
3.188,2	1.825,2	364,7	112,1	1,1	5.491,3	9,6
0,0	0,0	2,2	5,1	0,0	7,3	0,0
150,2	97,3	37,9	41,3	0,0	326,7	0,9
0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	3,4	0,0
-9,2	-29,1	-22,5	-1,1	0,0	-61,9	0,0
1,6	-1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.330,8	1.891,8	385,7	157,4	1,1	5.766,8	10,5
3.172,3	1.534,5	179,3	191,6	3.294,1	8.371,8	69,1
6.225,3	3.291,6	556,6	330,5	2.192,8	12.596,8	137,1
0,0	0,0	5,0	22,7	0,6	28,3	0,0
41,3	47,8	21,1	7,7	729,1	847,0	9,5
-15,1	-52,3	-27,9	-26,7	-2,4	-124,4	-2,6
180,7	123,6	5,3	0,0	-266,3	43,3	-45,8
0,0	0,0	-0,5	-0,8	0,0	-1,3	0,0
6.432,2	3.410,7	559,6	333,4	2.653,8	13.389,7	98,2
3.051,2	1.778,8	351,8	83,6	1,1	5.266,5	13,8
0,0	0,0	3,3	7,4	0,0	10,7	0,0
146,7	97,9	37,6	37,5	0,0	319,7	0,7
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-14,6	-51,5	-27,6	-16,1	0,0	-109,8	0,0
4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9	-4,9
0,0	0,0	-0,4	-0,3	0,0	-0,7	0,0
3.188,2	1.825,2	364,7	112,1	1,1	5.491,3	9,6
3.244,0	1.585,5	194,9	221,3	2.652,7	7.898,4	88,6

Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 42)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2022	828,1	446,4	550,1	1.369,8	–	3.194,4
	2021	587,5	319,1	386,4	850,3	–	2.143,3
Sonstige Erträge	2022	27,9	30,7	8,0	112,6	–	179,2
	2021	187,9	23,2	6,8	174,7	–	392,6
Erträge mit Dritten	2022	856,0	477,1	558,1	1.482,4	–	3.373,6
	2021	775,4	342,3	393,2	1.025,0	–	2.535,9
Intersegmentäre Erträge	2022	87,8	213,8	34,4	338,4	–674,4	–
	2021	79,8	194,7	29,2	309,4	–613,1	–
Erträge gesamt	2022	943,8	690,9	592,5	1.820,8	–674,4	3.373,6
	2021	855,2	537,0	422,4	1.334,4	–613,1	2.535,9
Segment-Ergebnis EBIT	2022	40,6	256,3	–111,6	379,2	–	564,5
	2021	25,8	165,6	–109,5	231,8	–	313,7
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2022	134,8	86,6	37,7	206,2	–	465,3
	2021	134,4	85,2	37,3	186,4	–	443,3
EBITDA	2022	175,4	342,9	–73,9	585,4	–	1.029,8
	2021	160,2	250,8	–72,2	418,2	–	757,0
Anteiliges Periodenergebnis der at-Equity bewerteten Unternehmen	2022	0,1	–3,5	9,2	71,2	–	77,0
	2021	0,0	7,6	2,4	8,8	–	18,8
Erträge aus Beteiligungen	2022	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
	2021	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2022	6.406,9	3.727,4	1.035,3	6.245,2	192,8	17.607,6
	31.12.2021	6.219,1	3.590,4	967,5	5.259,6	203,4	16.240,0
Segment-Schulden	31.12.2022	5.603,7	3.191,8	890,8	3.630,0	159,4	13.475,7
	31.12.2021	5.279,6	2.964,3	816,0	3.103,5	167,6	12.331,0
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2022	426,0	230,7	92,9	409,1	–	1.158,7
	2021	465,1	264,3	89,6	293,6	–	1.112,6
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2022	88,0	46,0	18,1	17,5	6,1	175,7
	2021	48,8	23,7	12,3	12,7	–	97,5
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2022	0,6	29,0	12,5	449,3	–	491,4
	31.12.2021	0,0	23,3	8,7	39,3	–	71,3

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
	2022	1.886,1	513,1	10,8	784,4	–	3.194,4
Umsatzerlöse	2021	1.346,6	304,8	9,9	482,0	–	2.143,3
	2022	73,1	24,4	54,6	27,1	–	179,2
Sonstige Erträge	2021	224,7	103,4	1,1	63,4	–	392,6
	2022	1.959,2	537,5	65,4	811,5	–	3.373,6
Erträge mit Dritten	2021	1.571,3	408,2	11,0	545,4	–	2.535,9
	31.12.2022	11.398,0	3.113,3	691,4	2.212,1	192,8	17.607,6
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2021	11.027,7	3.015,6	263,8	1.729,5	203,4	16.240,0
	2022	770,3	20,7	0,0	367,7	–	1.158,7
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2021	836,4	28,0	0,0	248,2	–	1.112,6

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, (nachfolgend: Fraport AG) ist ein weltweit tätiger Betreiber von Flughäfen. Der Schwerpunkt des Geschäfts besteht im Betrieb des Flughafens Frankfurt Main, Deutschland, einer der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben Europas. Sitz der Fraport AG ist Frankfurt Main Flughafen. Die Fraport AG ist im Amtsgericht Frankfurt am Main in Abteilung B unter der Nr. 7042 eingetragen.

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2022 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2022 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315e Absatz 1 HGB enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

Die Fraport AG, als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns, ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 (Neufassung vom 9. April 2008) betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro (€) aufgestellt. Alle Angaben erfolgen in Mio €, soweit nicht anders angegeben.

Die Geschäftstätigkeit und die Organisation des Fraport-Konzerns sind im zusammengefassten Lagebericht dargestellt.

Den Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2022 hat der Vorstand in seiner Sitzung am 24. Februar 2023 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgte in seiner Sitzung am 13. März 2023.

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Im Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle Tochterunternehmen vollkonsolidiert. Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bewertet.

Als Tochterunternehmen gelten Unternehmen, die von der Fraport AG beherrscht werden. Das Beherrschungsverhältnis liegt dann vor, wenn die Fraport AG aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten die Entscheidungsmacht innehat, die maßgeblichen Tätigkeiten des Beteiligungsunternehmens zu bestimmen, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Beteiligungsunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse über ihre Entscheidungsmacht beeinflussen kann.

Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung.

Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn der Fraport-Konzern auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung mit Dritten über die geführten Aktivitäten gemeinsam bestimmt. Gemeinschaftliche Führung wird dann ausgeübt, wenn Entscheidungen über maßgebliche Tätigkeiten die Einstimmigkeit aller Parteien erfordern. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung ist entweder eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen.

Bei allen gemeinschaftlichen Vereinbarungen im Fraport-Konzern sind die Partner am Reinvermögen eines gemeinschaftlich geführten, rechtlich selbstständigen Unternehmens beteiligt, sodass es sich um Gemeinschaftsunternehmen handelt.

Assoziierte Unternehmen sind Fraport-Beteiligungen, bei denen die Fraport AG einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann.

Den Jahresabschlüssen der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zugrunde.

Das Geschäftsjahr der Fraport AG und aller einbezogenen Unternehmen entspricht dem Kalenderjahr.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2022 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2021	29	30	59
Zugänge	0	0	0
Abgänge	-4	0	-4
31.12.2022	25	30	55
At-Equity bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2021	11	4	15
Zugänge	2	0	2
Abgänge	-1	0	-1
31.12.2022	12	4	16
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2021	3	2	5
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2022	3	1	4
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2021	44	36	80
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2022	41	35	76

Am 23. Juni 2022 erfolgte die Eintragung des Gemeinschaftsunternehmens FraAlliance GmbH in das Handelsregister. Die Fraport AG und die Lufthansa Commercial Holding GmbH halten jeweils 50 % der Anteile an der neu gegründeten Gesellschaft, die die strategische und operative Zusammenarbeit der beiden Unternehmen weiter verbessern soll.

Darüber hinaus hat die Fraport Casa Commercial GmbH zusammen mit der GVG Grundvermögen GmbH & Co. KG, das Gemeinschaftsunternehmen PEG Europa Real Estate GmbH, Neu-Isenburg, gegründet. Die Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 11. März 2022. Unternehmenszweck ist der Erwerb sowie die Entwicklung und Vermarktung von Grundstücken in Flughafennähe, insbesondere in Mörfelden-Walldorf.

Am 12. November 2021 hat die FraSec Fraport Security Services GmbH insgesamt 51 % der Kapitalanteile an der FraSec Luft-sicherheit GmbH an die Dr. Sasse AG verkauft. Gemäß Anteils- und Übertragungsvertrag erfolgt der Verkauf in zwei Schritten. Im ersten Schritt wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2022 26 % der Kapitalanteile übertragen. In einem zweiten Schritt erfolgte mit Wirkung zum 1. Januar 2023 die Übertragung weiterer 25 %. Die Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft wurden bereits zum 31. Dezember 2021 „als zur Veräußerung gehalten“ gemäß IFRS 5 klassifiziert und bewertet. Die Entkonsolidierung und Erfassung der At-Equity-Anteile zum Fair Value erfolgte zum 1. Januar 2023.

Im Rahmen einer Kettenverschmelzung wurde im Geschäftsjahr 2022 die VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, die Fraport-Beteiligungsholding GmbH, die Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH sowie die Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH auf die zuvor umgewandelte Fraport Facility Services GmbH verschmolzen (vormals GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG).

Die im Berichtsjahr erfolgten Gründungen, Teilverkäufe und Verschmelzungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport-Konzernabschluss.

Mit Wirkung zum 24. Mai 2022 wurden sämtliche Anteile an dem assoziierten Unternehmen Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) zu einem Preis von 1,11 Mrd RMB veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 53,7 Mio €. Davon resultieren 33,4 Mio € aus dem Recycling von Währungsumrechnungsdifferenzen, die über den Zeitraum des Anteilsbesitzes erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden. Zudem hatte die Wertaufholung, der in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung der At-Equity-Anteile einen positiven Effekt von 20,0 Mio € auf das Finanzergebnis.

Darüber hinaus hat die Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG sämtliche Kapitalanteile (50 %) an dem Gemeinschaftsunternehmen D-Port Logistik GmbH mit Wirkung zum 9. Dezember 2022 veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein sonstiger betrieblicher Ertrag in Höhe von 18,6 Mio €.

Im Dezember 2022 hat der Mitgesellschafter an den griechischen Beteiligungen die bestehende Kaufoption zum Erwerb weiterer Kapitalanteile (bis 8,4 %) vollständig ausgeübt. Neben dem Verkauf der Kapitalanteile (16,6 Mio €) wurden anteilige Darlehens- und Zinsforderungen (53,2 Mio €) gegenüber den griechischen Gesellschaften zu einem Kaufpreis von 82,3 Mio € veräußert. Somit hat die Fraport AG ihren Kapitalanteil auf 65 % reduziert. Da es sich um eine Transaktion mit Nicht beherrschenden Anteilen handelte, resultierte aus dem Verkauf keine Ergebniswirkung. Die Effekte wurden entsprechend direkt im Eigenkapital erfasst. Die für die „Stillhalterposition“ bilanzierte Verbindlichkeit wurde erfolgsneutral ausgebucht.

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 31. Dezember 2022 insgesamt 76 Gesellschaften.

An der Gesellschaft N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main, hält die Fraport AG 52 % der Kapitalanteile. Aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung wird die Gesellschaft in den Konzern-Abschluss als Gemeinschaftsunternehmen nach der At-Equity-Methode einbezogen.

Die operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, an der Fraport 50 % der Anteile hält, wird aufgrund vertraglicher Regelungen als assoziiertes Unternehmen nach der At-Equity-Methode bilanziert.

Die vollständige Aufstellung des Beteiligungsbesitzes gemäß § 313 Absatz 2 HGB ist unter Tz. 57 des Konzern-Anhangs abgebildet.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Finanzinformationen für die Gesellschaften Lima Airport Partners S.R.L., Fraport Twin Star Airport Management AD sowie die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A. (nachfolgend Fraport Greece A) und Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend Fraport Greece B). An diesen Gesellschaften bestehen wesentliche Nicht beherrschende Anteile im Fraport-Konzern. Die Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L., Lima, betreibt den internationalen Flughafen Lima in Peru. Die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, betreibt die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien. Die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, und Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, betreiben jeweils sieben Flughäfen in Griechenland. Weitere Informationen zu den Gesellschaften sind in Tz. 49 enthalten.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Beteiligungsquote								
Nicht beherrschende Anteile in %	35,00	26,60	35,00	26,60	19,99	19,99	40,00	40,00
Langfristige Vermögenswerte	970,0	1.014,1	984,5	1.022,1	1.176,2	777,9	154,2	161,2
Kurzfristige Vermögenswerte	249,0	128,3	244,7	93,8	87,6	62,5	25,5	16,4
Langfristige Schulden	1.024,1	993,1	1.081,0	1.002,9	256,7	260,2	63,9	69,3
Kurzfristige Schulden	70,2	72,6	70,1	57,1	555,2	188,1	15,9	12,4
Eigenkapital/Nettovermögen	124,7	76,7	78,1	55,9	451,9	392,1	99,9	95,9
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	43,6	20,4	27,3	14,9	90,4	78,4	40,0	38,3

	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	236,2	138,3	207,5	117,1	590,1	345,2	43,5	29,3
EBITDA	149,3	102,1	119,2	101,4	100,2	54,7	19,3	15,1
Ergebnis nach Steuern	46,7	12,9	21,2	10,3	37,2	11,2	4,2	0,9
Sonstiges Ergebnis	1,3	2,7	0,9	1,8	0,0	0,0	-0,2	-0,2
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	23,1	28,9	0,0	0,0
Gesamtergebnis	48,0	15,6	22,1	12,1	60,3	40,1	4,0	0,7
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	16,8	4,1	7,7	3,2	12,1	8,0	1,6	0,3
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	116,1	51,6	97,4	55,0	119,4	141,2	19,2	15,4
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-3,8	-14,6	-4,8	-11,9	-360,1	-202,3	-10,8	-9,3
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	0,0	0,0	0,0	-341,2	0,0	-7,1	-6,7
davon in Infrastruktur	-3,8	-14,6	-4,8	-11,9	-18,9	-202,3	-3,7	-2,6
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	2,6	-18,8	54,6	-17,5	249,1	39,5	0,0	-0,6
Veränderung des Finanzmittelbestands	114,9	18,2	147,2	25,6	8,4	-21,6	8,4	5,5
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	76,9	59,5	54,6	23,8	42,4	59,0	13,0	7,5
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	-22,6	-0,8	-35,7	5,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	5,0	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	169,2	76,9	166,1	54,6	53,3	42,4	21,4	13,0
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Alle Tochterunternehmen werden im Fraport-Konzern-Abschluss vollkonsolidiert. Die direkt durch die Fraport AG als Mutterunternehmen gehaltenen Kapitalanteile an den Tochterunternehmen weichen nicht vom Anteil der gehaltenen Stimmrechte ab. Anteile in Vorzugsaktien an den Tochterunternehmen bestehen nicht.

3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

Zum Erwerbszeitpunkt werden alle erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte sowie die übernommenen Schulden einschließlich Eventualschulden mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die Anschaffungskosten der Unternehmenserwerbe entsprechen den beizulegenden Zeitwerten der hingegebenen Vermögenswerte und der übernommenen Schulden. Anschaffungsnebenkosten werden zum Entstehungszeitpunkt aufwandswirksam erfasst. Bedingte Kaufpreisbestandteile werden zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden entweder erfolgswirksam oder als Veränderung im sonstigen Ergebnis erfasst. Die Bewertung der Nicht beherrschenden Anteile erfolgt zum beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Beim sukzessiven Unternehmenserwerb erfolgt zum Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung eine erfolgswirksame Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile an dem erworbenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert.

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird angesetzt, sofern die Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller Nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und einem bereits zuvor gehaltenen und zum Erwerbszeitpunkt neu

bewerteten Eigenkapitalanteil höher ist als der Saldo der erworbenen, neu bewerteten, identifizierbaren Vermögenswerte und der neu bewerteten übernommenen Schulden. Wenn sich ein negativer Unterschiedsbetrag aus der Gegenüberstellung ergibt, wird nach nochmaliger Überprüfung der Wertansätze ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem beizulegenden Zeitwert erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bewertet. Für nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen wird analog zur Kapitalkonsolidierung bei Tochterunternehmen eine Erstbewertung zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Spätere Eigenkapitalveränderungen sowie die Fortschreibung des Unterschiedsbetrags aus der Erstbewertung verändern den At-Equity-Ansatz.

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen und Leistungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang.

Ausleihungen, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen zwischen einbezogenen Unternehmen, interne Aufwendungen und Erträge sowie Beteiligungserträge aus Konzern-Unternehmen werden eliminiert.

Währungsumrechnung

Die Umrechnung ausländischer Jahresabschlüsse in fremder Währung wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Kurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital zum historischen Kurs und die Aufwendungen und Erträge vereinfachend zu Durchschnittskursen umgerechnet, da die Gesellschaften in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig sind. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

Wechselkurse

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2022	Durchschnittskurs 2022	Stichtagskurs 31.12.2021	Durchschnittskurs 2021
1 US-Dollar (US-\$)	0,9367	0,9496	0,8835	0,8455
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,0500	0,0574	0,0661	0,0951
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1355	0,1413	0,1391	0,1311
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1202	0,1213	0,1133	0,1088
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2473	0,2476	0,2214	0,2179
100 Russische Rubel (RUB)	1,3063	1,3469	1,1768	1,1474
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,1771	0,1838	0,1586	0,1568

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden zum Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Bewertung der daraus nominal in Fremdwährung gebundenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten mit dem Stichtagskurs. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich erfolgswirksam erfasst.

4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Abschluss des Fraport-Konzerns basiert auf konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Aufstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt auf Basis der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten. Ausgenommen davon sind insbesondere zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte und derivative Finanzinstrumente.

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

Bilanzposten	Bewertungsmethode
Aktiva	
Geschäfts- oder Firmenwert	Kumulierte Wertminderungen (IAS 36)
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sachanlagen	Fortgeführte Anschaffungskosten
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Fortgeführte Anschaffungskosten
Andere Finanzanlagen	Gemäß IFRS 9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Gemäß IFRS 9
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	Gemäß IFRS 9
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	Fortgeführte Anschaffungskosten
Vorräte	Niedrigerer Wert aus AHK und Nettoveräußerungserlös
Zahlungsmittel	Nominalbetrag
Derivative Finanzinstrumente	Gemäß IFRS 9
Passiva	
Finanzschulden	Gemäß IFRS 9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Gemäß IFRS 9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Gemäß IFRS 9 und IFRS 16
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	Fortgeführte Anschaffungskosten
Pensionsverpflichtungen	Projected Unit Credit Method
Sonstige Rückstellungen	Zeitwert oder Erfüllungsbetrag
Derivative Finanzinstrumente	Gemäß IFRS 9

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Erlöse aus Verträgen mit Kunden sind gemäß IFRS 15 in der Höhe zu realisieren, in der ein Unternehmen seine übernommenen Leistungsverpflichtungen erfüllt und der Kunde die Verfügungsmacht über die vereinbarten Güter und Dienstleistungen erlangt hat. Die Bestimmung von Zeitpunkt und Höhe der Umsatzrealisierung folgt dabei gemäß dem folgenden fünfstufigen Rahmenmodell:

- Identifizierung des Vertrags/der Verträge mit einem Kunden,
- Identifizierung der eigenständigen Leistungsverpflichtungen,
- Bestimmung des Transaktionspreises,
- Verteilung des Transaktionspreises auf die separaten Leistungsverpflichtungen,
- Erlöserfassung bei Erfüllung der Leistungsverpflichtungen.

Erträge und Aufwendungen aus gleichen Transaktionen beziehungsweise Ereignissen werden in der gleichen Periode angesetzt.

Die Umsatzerlöse des Fraport-Konzerns gliedern sich in die folgenden Umsatzarten:

Das Segment Aviation umfasst insbesondere die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten, denen eine vom HMWEVW genehmigte Entgeltordnung zugrunde liegt (siehe Tz. 49), sowie auch Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt. Die Flughafenentgelte werden für das Starten, Landen (inklusive Lärm und Emissionen) und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen erhoben. Sicherheitsdienstleistungen betreffen Leistungen aus Fluggast-, Reisegepäck- und Frachtkontrollen im Auftrag des Bundesministeriums des Innern und für Heimat (BMI). Die Leistungen im Segment Aviation werden in der Regel jeweils innerhalb eines Tages erbracht und entsprechend realisiert.

Im Segment Retail & Real Estate gliedern sich die Umsätze in die Bereiche Real Estate, Retail und Parkierung.

Die Real-Estate-Erlöse betreffen unter anderem Vermietungen des Gebäudebestands des Frankfurter Flughafens. Darüber hinaus bietet die Fraport AG diverse Dienstleistungen im Bereich des Immobilienmanagements für Dritte an. Diese reichen von der Grundstücksentwicklung und Vermarktung über die Immobilienverwaltung bis hin zum Energiemanagement. Die Umsatzerlöse im Retailbereich gliedern sich in die Kategorien Shopping, Werbung und Services auf und resultieren im Wesentlichen aus Erlösen aus der Vermietung von Retail- und Serviceflächen sowie der Vermarktung von Werbeflächen.

Der Bereich Parkierung beinhaltet insbesondere Erlöse aus der Vermietung von Stellplätzen in verschiedenen Parkieranlagen.

Die Umsatzerlöse aus Vermietung sowie allen weiteren Dienstleistungen werden grundsätzlich linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses beziehungsweise zeitraumbezogen erfasst. Demgegenüber erfolgt die Umsatzrealisierung bei der Veräußerung von Vorratsimmobilien zum Zeitpunkt des Kontrollübergangs auf den Käufer.

Die Umsatzerlöse im Segment Ground Handling gliedern sich in die Bereiche Bodenverkehrsdienste und Infrastrukturentgelte. Die Vorfelddienste sind dabei für die Abwicklung des Lade- und Transportservice verantwortlich. Dazu zählen unter anderem der Transport von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die Be- und Entladung von Flugzeugen. Daneben umfasst die Frachtabfertigung unter anderem die landseitige Abfertigung der Luftfracht und -post sowie die Frachtdokumentation. Die Infrastrukturentgelte beinhalten insbesondere Entgelte für die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, wie beispielsweise der zentralen Gepäckförderanlage, am Standort Frankfurt.

Die Leistungen im Segment Ground Handling werden in der Regel jeweils innerhalb eines Tages erbracht und entsprechend realisiert.

Das Segment International Activities & Services umfasst den Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und den Ausbau von Flughäfen und Infrastruktureinrichtungen im In- und Ausland. Darunter fallen auch Consultingleistungen und maßgeschneiderte Lösungen zu Herausforderungen des Airport-Managements (sogenannte ORAT-Dienstleistungen – „Operational Readiness and Airport Transfer“). Die Leistungen der Auslandsbeteiligungen entsprechen dabei im Wesentlichen den beschriebenen Leistungen in den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling. Darüber hinaus enthalten die Umsatzerlöse des Segments Auftragslöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland, die entsprechend dem Baufortschritt realisiert werden. Die bilanzielle Abbildung folgt dabei gemäß IFRIC 12.

Die Zahlungsziele richten sich grundsätzlich nach der Art des Umsatzes. Die Zahlungsziele liegen üblicherweise zwischen 0 und 40 Tagen.

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwert

Nach dem erstmaligen Ansatz eines im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen.

Zum Zwecke des Werthaltigkeitstests wird ein im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbener Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet. Die Werthaltigkeitsprüfung des Goodwills erfolgt, indem der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit mit ihrem Buchwert einschließlich Goodwill verglichen wird. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Grundsätzlich kommt im Fraport-Konzern für die Ermittlung des erzielbaren Betrags der Nutzungswert auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) zum Einsatz. Alle Geschäftswerte werden mindestens einmal jährlich im Dezember auf Werthaltigkeit gemäß IAS 36.88 – 99 überprüft. Im Falle eines Impairments wird ein Wertminderungsaufwand erfasst. Eine Zuschreibung bei Wegfall der Gründe der Wertminderung erfolgt nicht. Der Geschäfts- oder Firmenwert unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung.

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Griechenland, Varna und Burgas (Bulgarien), in Lima (Peru) sowie Fortaleza und Porto Alegre (Brasilien) (siehe auch Tz. 49). Die Konzessionsverträge für den Betrieb der Flughäfen fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „Intangible Asset Model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und die Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von nicht variablen, sondern der Höhe nach vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IFRS 15 erfasst. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind. Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen werden als laufender Aufwand der Periode erfasst.

Die Folgebewertung der erfassten finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode. Die Folgebewertung der aktivierten Rechte erfolgt in Höhe der Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen über die Laufzeit der Konzessionen.

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Sie verfügen über begrenzte Nutzungsdauern. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt. Ergibt sich nach einer vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe des erzielbaren Betrags. Die ergebniswirksam zu erfassende Wertaufholung ist begrenzt auf den fortgeführten Buchwert, der sich ohne die Wertminderung in der Vergangenheit ergeben hätte.

Entwicklungskosten für selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass dem Unternehmen aus der Herstellung dieser Vermögenswerte ein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten verlässlich bewertet werden können. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten. Sind die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht gegeben, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert.

Handelt es sich bei den sonstigen immateriellen Vermögenswerten um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten (siehe Fremdkapitalkosten).

Sachanlagen

Sachanlagen (IAS 16) werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und, soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 bilanziert. Ergibt sich nach einer vorgenommenen Wertminderung nach IAS 36 zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe des erzielbaren Betrags. Die ergebniswirksam zu erfassende Wertaufholung ist begrenzt auf den fortgeführten Buchwert, der sich ohne die Wertberichtigung in der Vergangenheit ergeben hätte. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Gemeinkosten. Handelt es sich bei den Sachanlagen um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten (siehe Fremdkapitalkosten).

Jeder Teil einer Sachanlage mit einem bedeutsamen Anschaffungswert im Verhältnis zum gesamten Wert des Gegenstands wird hinsichtlich der Nutzungsdauer und der Abschreibungsmethode getrennt von anderen Teilen der Sachanlage beurteilt und entsprechend abgeschrieben.

Vermögensbezogene Zuschüsse der öffentlichen Hand und Dritter werden passiviert und über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts linear aufgelöst. Erfolgsbezogene Zuwendungen werden erfolgswirksam als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst (IAS 20).

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Properties, IAS 40) umfassen Immobilien, die langfristig zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und nicht selbst genutzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden.

Nach Festlegung einer Verkaufsabsicht und dem Beginn von Entwicklungsmaßnahmen erfolgt eine Umgliederung bisher unbestimmter Grundstücke in das Vorratsvermögen, nach Festlegung einer Eigenverwendungsabsicht in das Sachanlagevermögen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden bei Zugang mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen nach IAS 36. Handelt es sich bei den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten (siehe Fremdkapitalkosten).

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten (IAS 23), die dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts direkt zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs-/Herstellungskosten aktiviert. Bei der Fraport AG stellen die geplanten Investitionsmaßnahmen die Grundlage zur Bestimmung qualifizierter Vermögenswerte dar. Liegt das geplante Volumen der Maßnahmen bei der Fraport AG über 25 Mio € und beträgt der Herstellungszeitraum mehr als ein Jahr, werden alle innerhalb der Maßnahme hergestellten Vermögenswerte als qualifizierte Vermögenswerte berücksichtigt. Konzern-Gesellschaften definieren unternehmensindividuelle Kriterien für das Vorliegen eines qualifizierten Vermögenswerts. In die Fremdkapitalkosten werden Zinsen, Fremdkapitalnebenkosten, Finanzierungskosten aus Finanzierungsleasingverhältnissen und Währungsdifferenzen einbezogen.

Planmäßige Abschreibungen

Planmäßige Abschreibungen werden auf Basis geschätzter technischer und wirtschaftlicher Nutzungsdauern vorgenommen. Sie erfolgen grundsätzlich konzerneinheitlich nach der linearen Methode. Die Angaben zu den planmäßigen Nutzungsdauern beinhalten auch Nutzungsdauern von einzelnen Komponenten.

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	25-50
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	10-39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1-30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	1-80
Technische Gebäudeanlagen	20-40
Gebäudeausstattungen	12-38
Platzanlagen	5-99
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7-99
Vorfelder	20-99
Rollbrücken	80
Rollwege	20-99
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3-33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	1-20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1-25

Die planmäßigen Nutzungsdauern von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entsprechen den planmäßigen Nutzungsdauern der Immobilien des Sachanlagevermögens.

Wertminderungen nach IAS 36

Wertminderungen von Vermögenswerten werden in Übereinstimmung mit IAS 36 vorgenommen. Bei Vorliegen von Anzeichen für Wertminderungen werden Vermögenswerte einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Für bestehende Geschäfts- oder Firmenwerte wird jährlich ein Werthaltigkeitstest vorgenommen. Wertminderungen werden erfasst, wenn der erzielbare Betrag (Recoverable Amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert (Carrying Amount) gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und Nutzungswert (Value in Use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswerts.

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Units, CGU), denen die bestehenden Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet werden. Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert.

Unabhängig vom Vorliegen von Indikatoren für eine mögliche Wertminderung werden Vermögenswerte jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung nach IAS 36 unterzogen.

Als erzielbarer Betrag wird in der Regel der Nutzungswert ermittelt. Der Nutzungswert ergibt sich auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht.

Der Bestimmung der zukünftigen Cash Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash-Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und zum Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2023 bis 2027 und der aktuellen Langfristplanung bis 2030 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance, die unter anderem aus externen Studien und internen Prognosen abgeleitet wird. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate in Höhe von 1,2 % (im Vorjahr: 1,0 % bis 2,0 %) berücksichtigt. Die Angemessenheit der Wachstumsrate wird anhand externer Prognosen zu zukünftigen Verkehrsentwicklungen überprüft. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 6,3 % bis 16,5 % (im Vorjahr: 4,6 % bis 12,7 %) verwendet.

Insbesondere aufgrund des im Jahr 2022 durch den Ukraine-Krieg weiterhin herausfordernden Marktumfelds und der sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Ergebnisprognosen der Folgejahre wurde die Werthaltigkeit von langfristigen Vermögenswerten der Konzern-Gesellschaften in Übereinstimmung mit IAS 36.12 und IAS 36.13 geprüft.

Die im Kapitel „Geschäftsausblick“ dargestellten Prognosen – unter anderem die Erholung des Verkehrs am Standort Frankfurt auf Vorkrisenniveau im Jahr 2026 – entsprechen dem Basis-Szenario der Planung und sind in die Berechnungen der Impairmenttests eingeflossen.

Aufgrund der erhöhten Planungsunsicherheiten bedingt durch den Ukraine-Krieg und die damit verbundenen ökonomischen Folgen sowie die künftige Inflationsdynamik wurden für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Grundsätzlich wurde für alle Einheiten die Werthaltigkeit bei einem um 0,5 Prozentpunkte höheren Kapitalisierungszinssatz und einer Reduktion der Umsätze um 0,5 Prozentpunkte über den gesamten Planungszeitraum geprüft. Der Anstieg des Kapitalisierungszinssatzes führt für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Slowenien zu einem Abschreibungsbedarf im niedrigen zweistelligen Millionenbereich, während der Anstieg für die griechischen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten in einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag und für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Lima in einem hohen zweistelligen Millionenbetrag resultiert. Die Werthaltigkeit im Rahmen der Umsatzszenarien konnte für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten weiterhin bestätigt werden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Flughafenbetrieb der Fraport AG führt der Anstieg des Kapitalisierungszinssatzes zu einem Abschreibungsbedarf in einem niedrigen dreistelligen Millionenbereich.

Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Flughafenbetrieb der Fraport AG wurden darüber hinaus noch weitere Sensitivitätsbetrachtungen durchgeführt. Dabei wurden Szenarien für die zugrundeliegenden Cash-Flows durch Anpassungen der geplanten Entgelterhöhungen sowie die prognostizierten Verkehrszahlen entwickelt. Die einzelnen Cash-Flow-Szenarien wurden dann mit verschiedenen Kapitalkostensätzen, die sich innerhalb der Bandbreite von 5,7 % bis 6,8 % befinden, diskontiert. Die Ergebnisse der Sensitivitätsbetrachtung lassen den Schluss zu, dass keine strukturelle Überbewertung der Infrastruktur vorliegt. Die Szenarien zeigen eine Bandbreite des Unternehmenswerts, die von einer Überdeckung in Höhe eines niedrigen einstelligen Milliardenbetrags bis zu einer Unterdeckung in Höhe eines niedrigen einstelligen Milliardenbetrags bei der Worst-Case-Betrachtung reichen.

Einen weiteren wesentlichen Einfluss auf den Unternehmenswert stellt der Wertbeitrag der ewigen Rente dar. Daher wurde überprüft, dass die Werthaltigkeit im Basis-Szenario auch bei einer reduzierten Wachstumsrate der ewigen Rente von 0,5 % gegeben ist. Die Anpassung der Wachstumsrate führt zu einem Abschreibungsbedarf in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionenbetrags.

Leasingverhältnisse

Der Fraport-Konzern bilanziert Leasingverhältnisse, bei denen der Fraport-Konzern als Leasingnehmer auftritt, Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten in Höhe des Barwerts der eingegangenen Zahlungsverpflichtungen. Nutzungsrechte werden bilanziert, wenn der Leasingvertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Der Ausweis der Nutzungsrechte erfolgt unter den Sachanlagen. Der Ausweis der Verbindlichkeiten erfolgt unter den sonstigen Verbindlichkeiten. Leasingverbindlichkeiten beinhalten fest vereinbarte Leasingzahlungen abzüglich vom Leasinggeber zu leistender Leasinganreize, variable Zahlungen, die an einen Index oder Zinssatz gekoppelt sind, erwartete Restwertzahlungen aus Restwertgarantien, den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn die Ausübung als hinreichend sicher eingeschätzt wurde, und Vertragsstrafen für die Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in dessen Laufzeit berücksichtigt ist, dass eine Kündigungsoption in Anspruch genommen wird. Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Dieser wird abgeleitet aus länderspezifischen, risikolosen, währungs- und laufzeitkongruenten Fremdfinanzierungszinssätzen. Die Nutzungsrechte werden mit den Anschaffungskosten bewertet, die sich aus dem Barwert der Leasingverbindlichkeit und anfänglicher direkter Kosten sowie Rückbauverpflichtungen und vor oder bei Bereitstellung geleisteter Leasingzahlungen abzüglich erhaltener Leasinganreize zusammensetzen. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Die Abschreibung auf Nutzungsrechte erfolgt linear über den Zeitraum des Leasingverhältnisses. Enthalten Leasingvereinbarungen Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen, werden für die Bestimmung der Vertragslaufzeit sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder Nicht-Ausübung solcher Optionen bieten. Die Laufzeit wird nur angepasst, wenn die Ausübung oder Nicht-Ausübung solcher Optionen hinreichend sicher ist.

Unter Berücksichtigung des Wesentlichkeitsgrundsatzes (IAS 1 in Verbindung mit IFRS 16.BC86) werden Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten ausschließlich für wesentliche Immobilienleasingverträge bilanziert. Zahlungen aus Leasingverträgen, Betriebs- und Geschäftsausstattung, technische Anlagen und Maschinen sowie Immobilien, deren Vertragsvolumen unter 0,1 Mio € liegt, werden wie bisherige Operate-Lease-Verhältnisse im Aufwand erfasst. Des Weiteren werden die Vorschriften des IFRS 16 nicht auf immaterielle Vermögenswerte angewendet. Die sich aus den bestehenden Leasingverträgen über Betriebs- und Geschäftsausstattung und technische Anlagen und Maschinen ergebenden zukünftigen Mindestleasingzahlungen werden in Tz. 46 angegeben.

Als Leasinggeber wird im Fraport-Konzern bei Vorliegen eines Operate-Lease-Verhältnisses das Leasingobjekt zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Sachanlagen ausgewiesen. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit.

Als Leasinggeber setzt der Fraport-Konzern bei Vorliegen eines Finance-Lease-Verhältnisses das Leasingobjekt in seiner Bilanz an und weist dieses als Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis aus.

Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und an assoziierten Unternehmen werden mit dem anteiligen Eigenkapital inklusive Geschäfts- oder Firmenwert bilanziert. Wertminderungen werden erfasst, wenn der erzielbare Betrag den Buchwert unterschreitet. Die Anteile werden jährlich einem Werthaltigkeitstest unterzogen.

Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere und Ausleihungen sowie sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt. Andere Finanzanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristig ausgewiesen. Der Ansatz und die Folgebewertung erfolgen auf Grundlage der Zahlungsstromereigenschaften und des Geschäftsmodells, nach dem sie gesteuert werden.

Eine Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten erfolgt, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Cashflows zu halten, und

- die Vertragsbedingungen führen zu Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bewertet werden die Ausleihungen.

Die Bewertung als Fair Value Other Comprehensive Income mit Recycling (FVOCI mit Recycling) erfolgt, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte sowohl „zur Vereinnahmung der vertraglichen Cashflows“ zu halten als auch „zu Veräußerung gehalten“, und
- die Vertragsbedingungen führen zu „Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen“ darstellen.

FVOCI mit Recycling betrifft die Wertpapiere. Wertänderungen werden im sonstigen Ergebnis erfasst; sollte es zu einem vorzeitigen Verkauf kommen, werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt.

Für die sonstigen Beteiligungen wurde aus strategischen Gründen die FVOCI-Option ausgeübt. Fair-Value-Änderungen werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste werden beim Verkauf nicht erfolgswirksam recycelt und es werden keine Wertminderungen erfolgswirksam erfasst (FVOCI ohne Recycling).

Bei der Beurteilung, ob es infolge einer Vertragsänderung zu einem Abgang eines finanziellen Vermögenswerts kommt, werden neben quantitativen auch qualitative Kriterien berücksichtigt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, mit ihrem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten angesetzt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte sowie Forderungen gegen Kreditinstitute mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr werden als kurzfristig ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute sowie alle übrigen finanziellen Forderungen mit festen oder bestimmbar Zahlungen werden „zur Vereinnahmung der Cashflows“ gehalten und haben „Cashflows, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen bestehen“. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Fremdwährungsforderungen werden zum Stichtagskurs umgerechnet.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand (IAS 20) werden grundsätzlich nur erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt sind und die Zuwendungen gewährt werden.

Erfolgsbezogene Zuwendungen werden in der Periode, in der die entsprechenden Aufwendungen anfallen, von diesen Aufwendungen abgesetzt. Ansprüche auf Zuwendungen, für die eine hinreichende Sicherheit besteht, werden unter den sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

Die erhaltenen Erstattungen im Zusammenhang mit Kurzarbeit wurden aufwandsmindernd im Personalaufwand erfasst sowie die bestehenden Ansprüche unter den sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

Grundsätzlich werden Wertminderungen erfolgswirksam durch eine direkte Minderung des Buchwerts des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

- finanzielle Vermögenswerte in Form von Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, beispielsweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen an assoziierte Unternehmen sowie Bankguthaben und -einlagen
- finanzielle Vermögenswerte, in Form von Schuldinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der oben genannten finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten beziehungsweise erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (zum Beispiel erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, die hohe Wahrscheinlichkeit eines Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner oder ein andauernder Rückgang des beizulegenden Zeitwerts unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten. Es wird unter Berücksichtigung von zukunftsorientierten makroökonomischen Informationen beurteilt, ob sich das Kreditrisiko signifikant erhöht oder verringert hat. Die Beurteilung, ob eine signifikante Erhöhung oder Minderung des Kreditrisikos vorliegt, ist maßgeblich dafür, ob die Kreditausfälle für die nächsten zwölf Monate oder über die gesamte Laufzeit berechnet werden müssen. Die Einschätzung erfolgt auf Basis der Änderung des Kreditrisikos während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis grundsätzlich eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Zahlungsausfälle über die Gesamtlaufzeit der Forderungen erfasst. Die Bestimmung der erwarteten Zahlungsausfälle basiert auf historischen Informationen zu Zahlungsausfällen sowie qualitativen Erkenntnissen über mögliche zukünftige Zahlungsausfälle.

Zur Berechnung des Expected Credit Loss für finanzielle Vermögenswerte im allgemeinen Ansatz und für Wertpapiere werden über externe Quellen verfügbare Ausfallwahrscheinlichkeiten der jeweiligen Kontrahenten unter Berücksichtigung von Insolvenzquoten herangezogen.

Die Erfassung einer Risikovorsorge erfolgt unter Berücksichtigung der allgemeinen Wesentlichkeitsvorgaben des IAS 1. Änderungen in der Höhe der notwendigen Risikovorsorge werden erfolgswirksam als Wertaufholung oder Wertminderung erfasst.

Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung individuell als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

Vorräte

Unter den Vorräten werden unfertige Leistungen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie im Rahmen des normalen Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehene Immobilien ausgewiesen.

Unfertige Leistungen sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten sowie angemessene Gemeinkosten.

Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet.

Die zur Erschließung von Grundstücken erforderlichen nachträglichen Herstellungskosten werden zunächst auf Basis spezifischer Kostensätze einzelner Erschließungsmaßnahmen für die gesamte vermarktungsfähige Fläche geschätzt. In Abhängigkeit von den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten auf die noch zu verkaufenden Flächen. Als Nettoveräußerungswert wird der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten angesetzt und über den geplanten Verkaufszeitraum abgezinst.

Grundlage für die Berechnung der voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse bilden externe Gutachten über den Verkehrswert der Verkaufsgrundstücke sowie die Erkenntnisse aus bisher erfolgten Grundstücksverkäufen.

Handelt es sich bei den Vorräten um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten.

Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen.

Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen (inklusive Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung) bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten ein. Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt werden hier erfasst, wenn sie keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen und kurzfristig ohne Risikoabschläge liquidiert werden können. Die Zahlungsmittel sind zum Nominalwert angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert oder beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt.

Bilanzierung von Ertragsteuern

Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 nach der Verbindlichkeitenmethode bilanziert. Als Ertragsteuern werden die steuerlichen Aufwendungen und Erstattungen erfasst, die vom Einkommen und Ertrag abhängig sind. Dazu gehören auch Quellensteuern und Säumniszuschläge. Die aufgrund nachträglich veranlagter Steuern anfallenden Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst.

Laufende Steuern werden für die geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Zeitpunkt ihrer Verursachung erfasst.

Gemäß IAS 12 erfolgt die Bilanzierung latenter Steuern nach dem Temporary-Konzept mittels der Liability-Methode, die auf dem Prinzip der Einzelbetrachtung basiert. Latente Steuern resultieren aus temporären Unterschieden zwischen IFRS- und Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften, aus ungenutzten, nutzbaren Verlust- und Zinsvorträgen sowie aus Konsolidierungsvorgängen. Ein aktivierter Geschäfts- oder Firmenwert, der nicht gleichzeitig steuerlich abzugsfähig ist, führt nicht zu latenten Steuern.

Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abgeschrieben Anlagevermögen) und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wird ein Passivposten für latente Steuern gebildet. Aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen werden nach IFRS aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass dem Unternehmen ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung steht, gegen das die noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften verwendet werden können.

Zur Berechnung latenter Steuern werden die Steuersätze zukünftiger Jahre herangezogen, soweit sie bereits gesetzlich festgeschrieben sind beziehungsweise der Gesetzgebungsprozess im Wesentlichen abgeschlossen ist. Veränderungen der latenten Steuern in der Bilanz führen grundsätzlich zum latenten Steueraufwand beziehungsweise -ertrag. Soweit Sachverhalte, die eine Veränderung der latenten Steuern nach sich ziehen, erfolgsneutral im Eigenkapital gebucht werden, wird auch die Veränderung der latenten Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital berücksichtigt.

Eine Saldierung von latenten Steueransprüchen und latenten Steuerschulden erfolgt nur dann, wenn ein einklagbares Recht zur Aufrechnung tatsächlicher Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden vorliegt und sich die latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften werden keine latenten Steuerschulden angesetzt, wenn Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 3,69 % (im Vorjahr: 0,90 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

Neubewertungen, die zum Beispiel aus der Veränderung des Rechnungszinses oder aus dem Unterschied zwischen tatsächlichen und rechnerischen Erträgen aus Planvermögen entstehen, werden im sonstigen Ergebnis (OCI) als nicht reklassifizierbar ausgewiesen.

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected-Unit-Credit-Methode) berechnet. Die Berechnung erfolgt, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industriefinanzierungen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzierungen laufen auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf. Sind die Leistungsansprüche aus den leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gedeckt, wird der beizulegende Zeitwert des Planvermögens mit der DBO verrechnet. Nicht durch Planvermögen gedeckte Leistungsansprüche werden als Pensionsrückstellung erfasst.

Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach der jeweils gültigen Fassung des Gesetzes über die Anpassung der Besoldung und Versorgung in Hessen. Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2018G von Professor Dr. Heubeck verwendet.

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bezüglich der Beschreibung der verschiedenen Pläne wird auf Tz. 38 verwiesen.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen für laufende Steuern werden entsprechend den voraussichtlichen Steuerzahlungen für das Berichtsjahr beziehungsweise für Vorjahre unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken angesetzt.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen stellen Verpflichtungen dar, die bezüglich ihrer Höhe und/oder ihrer Fälligkeit ungewiss sind. Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags gebildet. Der angesetzte Betrag stellt den wahrscheinlichsten Wert dar.

Rückstellungen werden insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren, zu einem künftigen Mittelabfluss führen und mit einer Inanspruchnahme, die eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich ist, einhergehen (IAS 37).

Erstattungsansprüche gegenüber Dritten werden getrennt von den Rückstellungen als Sonstige Forderung aktiviert, sofern ihre Realisierung als nahezu sicher gilt.

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins auf- beziehungsweise abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Dies betrifft unter anderem die Rückstellungen für Wirbelschleppen, die über einen Zeitraum bis 2031 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen bis 2,99 % (im Vorjahr: 0,03 %) auf- beziehungsweise abgezinst werden.

Die Rückstellung für Altersteilzeit wird gemäß IAS 19 bilanziert. Die Erfassung der Verpflichtung aus den Aufstockungen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem sich Fraport der Verpflichtung rechtlich und faktisch nicht mehr entziehen kann. Die Aufstockungsbeträge werden der Verpflichtung bis zum Ende der Aktivphase rätierlich zugeführt. Die Inanspruchnahme beginnt mit der Passivphase.

Eventualverbindlichkeiten

Eventualverbindlichkeiten sind mögliche Verpflichtungen, die auf vergangenen Ereignissen beruhen und deren Existenz erst durch das Eintreten eines oder mehrerer ungewisser künftiger Ereignisse bestätigt wird, die jedoch außerhalb des Einflussbereichs von Fraport liegen. Ferner können gegenwärtige Verpflichtungen dann Eventualverbindlichkeiten darstellen, wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen nicht hinreichend wahrscheinlich für die Erfassung einer Verbindlichkeit ist oder der Umfang der Verpflichtung nicht verlässlich geschätzt werden kann. Eventualverbindlichkeiten werden nicht in der Bilanz erfasst, sondern im Anhang dargestellt.

Verbindlichkeiten

Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert abzüglich etwaiger Transaktionskosten erfasst. Dieser entspricht bei kurzfristigen Verbindlichkeiten in der Regel dem Nominalwert. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden zum Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert abzüglich etwaiger Transaktionskosten eingebucht. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Die Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten. Jede Differenz zwischen dem Auszahlungs- und Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit des jeweiligen Vertrags unter Anwendung der Effektivzinsmethode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

Im Fraport-Konzern werden derivative Finanzinstrumente grundsätzlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten wird nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Positive Marktwerte werden als sonstige finanzielle Vermögenswerte, negative Marktwerte als sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert. Die effektiven Wertänderungen bei Cash Flow Hedges werden erfolgsneutral im Eigenkapital in der Rücklage für Finanzinstrumente erfasst. Korrespondierend dazu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der Cash Flow Hedges ebenfalls erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die Effektivität der Cash Flow Hedges wird in regelmäßigen Abständen überprüft. Bestehende Ineffektivitäten werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Sofern die Kriterien eines Cash Flow Hedges nicht mehr erfüllt sind, wird das Hedge Accounting aufgelöst. Die Änderungen des Fair Values sowie die darauf entfallenden Steuerlatenzen werden in diesem Fall erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (FVTPL). Die Fair-Value-Änderungen werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Zum Stichtag bestanden keine Cash Flow Hedges.

Eigene Anteile

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen.

Aktioptionen

Die Vergütung im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogramms orientiert sich wertmäßig nicht an der Wertentwicklung der Anteile, sodass das Mitarbeiteraktienprogramm nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 2 fällt.

Virtuelle Aktioptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden seit dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktioptionen („Long-Term Incentive Programm“) ausgegeben. Seit dem 1. Januar 2020 werden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern virtuelle Performance Shares („Performance Share Plan“) zugeteilt. Die Erfüllung erfolgt als Barauszahlung unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren. Die Bewertung der virtuellen Aktien beziehungsweise Performance Shares erfolgt nach IFRS 2 zum Fair Value. Bis zum Ende des Performance-Zeitraums wird der Fair Value zu jedem Abschlussstichtag sowie am Erfüllungstag neu ermittelt und anteilig im Personalaufwand erfasst.

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzern-Abschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig. Die bei Aufstellung des Konzern-Abschlusses getroffenen Annahmen und Schätzungen des Managements basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen am Bilanzstichtag. Obwohl das Management davon ausgeht, dass die verwendeten Annahmen und Einschätzungen angemessen sind, könnten etwaige unvorhersehbare Veränderungen dieser Annahmen zu einer Beeinflussung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns führen.

Umsatz-, Ergebnis- und Cash Flow Entwicklung und Prognosen

Wesentlicher Treiber der Umsatz-, Ergebnis- und Cash Flow Entwicklung im Fraport-Konzern ist das Flugverkehrs- und Passagieraufkommen an den Konzern-Flughäfen. Die Annahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklung dieses Treibers sowie der weltweiten Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens fließen über die Unternehmens- und Konzern-Planung insbesondere ein in die Beurteilung der Werthaltigkeit von Vermögenswerten nach IAS 36 vor allem im Rahmen der Cash Flow Prognosen, die Festlegung von Nutzungsdauern des Sachanlagevermögens durch Einfluss auf die wirtschaftliche und technische Nutzbarkeit von Flughafeninfrastruktur sowie implizit in die Einschätzung von Ausfallrisiken von Forderungen aus Verträgen mit Kunden.

Den getroffenen Annahmen zur Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens liegen Prognosen verschiedener externer Gutachter und Quellen zu Grunde, die regelmäßig aktualisiert werden und unter anderem Grundlage für die mittel- und langfristige Konzern-Planung sind. Diese Prognosen bilden Risiken für die Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens wie Klima- und Umweltrisiken, politische Risiken sowie Risiken der wirtschaftlichen Entwicklung in den Verkehrs- und Passagiermengenerwartungen ab, die so Berücksichtigung in der Bewertung von Vermögenswerten finden.

Bilanzpositionen, bei denen Annahmen und Schätzungen wesentlichen Einfluss auf den ausgewiesenen Buchwert haben, werden nachfolgend dargestellt.

Sachanlagevermögen

Bei der Festlegung von Nutzungsdauern von Sachanlagen wird auf Erfahrungswerte, Planungen und Schätzungen zurückgegriffen. Restbuchwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Stichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Andere Finanzanlagen

Die Bewertung von in den anderen Finanzanlagen enthaltenen Ausleihungen basiert teilweise auf Cash-Flow-Prognosen.

Forderungen aus Verträgen mit Kunden

Die Bestimmung der erwarteten Zahlungsausfälle über die Gesamtlaufzeit der Forderungen ist unter anderem abhängig von der Beurteilung qualitativer Erkenntnisse über mögliche zukünftige Zahlungsausfälle.

Ertragsteuern

Fraport unterliegt in verschiedenen Ländern der Steuerpflicht. Bei der Beurteilung der weltweiten Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten müssen teilweise Einschätzungen getroffen werden. Eine abweichende steuerliche Beurteilung der Finanzbehörden kann nicht ausgeschlossen werden. Der damit verbundenen Unsicherheit wird dadurch Rechnung getragen, dass ungewisse Steuerforderungen und -verpflichtungen dann angesetzt werden, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aus Sicht von Fraport höher als 50 % ist. Eine Änderung der Einschätzung, zum Beispiel aufgrund von finalen Steuerbescheiden, wirkt sich auf die laufenden und latenten Steuerpositionen aus. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Aktive latente Steuern

Aktive latente Steuern werden angesetzt, soweit die Realisierbarkeit künftiger Steuervorteile wahrscheinlich ist. Die tatsächliche steuerliche Ergebnissituation in künftigen Geschäftsjahren und damit die tatsächliche Nutzbarkeit aktiver latenter Steuern können von der Einschätzung zum Zeitpunkt der Aktivierung der latenten Steuern abweichen.

Pensionsverpflichtungen

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen stellen der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter dar (siehe auch Tz. 38).

Sonstige Rückstellungen

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2022 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2022 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich. Hinsichtlich weiterer Angaben zu wesentlichen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen.

Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten unterliegen hinsichtlich ihrer Höhe und insbesondere des Zeitpunkts von Mittelabflüssen Schätzungsunsicherheiten. Die Angabe des Zeitpunkts des erwarteten Mittelabflusses erfolgt, sofern dieser hinreichend bestimmbar ist.

Unternehmenserwerbe

Bei der Erstkonsolidierung eines Unternehmenserwerbs sind alle identifizierbaren Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zu beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt anzusetzen. Eine der wesentlichsten Schätzungen bezieht sich dabei auf die Bestimmung der zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwerte dieser Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Die Bewertung beruht in der Regel auf Stellungnahmen von unabhängigen Gutachtern. Marktgängige Vermögenswerte werden zum Markt- beziehungsweise Börsenpreis angesetzt. Falls immaterielle Vermögenswerte identifiziert werden, wird der beizulegende Zeitwert in der Regel von einem unabhängigen externen Bewertungsgutachter unter der Verwendung angemessener Bewertungstechniken ermittelt, deren Basis üblicherweise die künftig erwarteten Cash Flows sind. Diese Bewertungen sind neben den Annahmen über die Entwicklung künftiger Cash Flows wesentlich von den verwendeten Diskontierungszinssätzen beeinflusst. Die tatsächlichen Zahlungsströme können von den bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte zugrunde gelegten Zahlungsströmen signifikant abweichen.

Wertminderungen

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen. Die Fraport AG führt diese Tests jährlich sowie beim Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung durch. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit wird der erzielbare Betrag ermittelt. Dieser entspricht dem höheren Wert von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Bestimmung des Nutzungswerts beinhaltet Schätzungen bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Cash Flows. Die zugrunde gelegten Annahmen könnten sich durch etwaige unvorhersehbare Ereignisse verändern und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen.

Spezifische Schätzungen oder Annahmen für einzelne Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im jeweiligen Abschnitt erläutert. Diese richten sich nach den Verhältnissen und Einschätzungen am Bilanzstichtag und beeinflussen insoweit auch die Höhe der ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen der dargestellten Geschäftsjahre.

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmals angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2022 beginnen.

Am 14. Mai 2020 hat das IASB Änderungen an mehreren IFRS-Standards veröffentlicht. Die Änderungen betreffen folgende Standards: IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ – Verweis auf das Rahmenkonzept; IAS 16 „Sachanlagen“ – Erlöse vor beabsichtigter Nutzung des Vermögenswerts. Die Änderung sieht vor, dass Erträge, die während der Zeit, in der eine Sachanlage an ihren Standort oder in ihren betriebsbereiten Zustand gebracht wird, erzielt wurden, von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten

kosten abgezogen werden dürfen. Darüber hinaus gab es Änderungen im Zusammenhang mit IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ – belastende Verträge, Kosten der Vertragserfüllung. Demnach sind bei der Beurteilung, ob Verträge verlustbringend sein werden, sowohl alle dem Vertrag direkt zurechenbaren Kosten als auch Kosten, die ohne den Vertrag nicht anfallen würden, zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurden die jährlichen „Verbesserungen an den IFRS 2018-2020“ mit geringfügigen Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41 veröffentlicht. Alle Änderungen treten am 1. Januar 2022 in Kraft, wobei die Übergangsbestimmungen unterschiedlich sind. Die Änderungen wurden am 2. Juli 2021 in EU-Recht übernommen und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2022 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Alle Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Nicht vorzeitig angewendete Standards

Für die folgenden neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, arbeitet der Fraport-Konzern derzeit an der Umsetzung der Anforderungen zur erstmaligen Anwendung. Eine vorzeitige Anwendung ist nicht geplant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechnet Fraport mit den nachfolgend beschriebenen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

Veröffentlichte und durch die EU-Kommission in das europäische Recht übernommene Standards, Interpretationen und Änderungen

Das IASB hat am 12. Februar 2021 Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und an IAS 8 „Bilanzierungsmethoden, Änderung von Schätzungen, Bilanzierungsfehler“ verabschiedet. Zielsetzung der Änderungen an IAS 1, ist die Qualität der Finanzberichterstattung zu verbessern, indem künftig Angaben nur noch zu wesentlichen („material“) und nicht mehr zu maßgeblichen („significant“) Rechnungslegungsmethoden zu machen sind. Rechnungslegungsmethoden sind wesentlich, wenn sie notwendig sind, um andere wesentliche Informationen im Abschluss zu verstehen. Dies dürfte für Rechnungslegungsmethoden gelten, die sich auf bedeutende Geschäftsvorfälle, Transaktionen und andere wesentliche Ereignisse im Unternehmen beziehen. Die Änderungen an IAS 8 betreffen die Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen. Sie beinhalten Klarstellungen zur besseren Unterscheidung zwischen Rechnungslegungsmethoden und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen. Beide Änderungen wurden am 3. März 2022 in EU-Recht übernommen und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen verpflichtend anzuwenden. Eine frühere Anwendung der Änderungen ist zulässig. Die Änderungen an IAS 1 und IAS 8 werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 7. Mai 2021 hat das IASB Änderungen an IAS 12 „Ertragsteuern“ veröffentlicht. Das geltende Ansatzverbot für latente Steuern bei erstmaliger Erfassung eines Vermögenswerts oder einer Schuld, soll nicht mehr für solche Transaktionen gelten, bei denen sowohl abziehbare als auch steuerbare temporäre Differenzen in gleicher Höhe entstehen. Für eng umrissene Fälle, zum Beispiel bei Leasing und Entsorgungs- beziehungsweise Rückbauverpflichtungen, gilt die Ausnahmeregelung. Sofern betragsgleiche abzugsfähige und zu versteuernde temporäre Differenzen entstehen, sind sowohl aktive als auch passive latente Steuern anzusetzen. Die Änderungen wurden am 12. August 2022 in EU-Recht übernommen und sind für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2023 anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen aus der Anwendung der Änderungen an IAS 12 auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden voraussichtlich nicht wesentlich.

Veröffentlichte, aber noch nicht durch die EU-Kommission in das europäische Recht übernommene Standards, Interpretationen und Änderungen

Am 23. Januar 2020 hat das IASB Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ hinsichtlich der Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig veröffentlicht. Verbindlichkeiten sind als langfristig auszuweisen, wenn das Unternehmen am Ende des Berichtszeitraums ein substantielles Recht besitzt, die Erfüllung der Schuld um mindestens zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag zu verschieben. Die ursprüngliche Erstanwendung der Änderungen an IAS 1 zum 1. Januar 2022 wurde am 15. Juli 2020 vom IASB um ein Jahr verschoben. Die Änderungen sind somit ab dem 1. Januar 2023 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Auswirkungen aus der Anwendung der neuen Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit analysiert.

Am 22. September 2022 hat das IASB Änderungen an IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten bei Sale-and-Leaseback Transaktionen. Die Anpassung des IFRS 16 verlangt, die

Leasingverbindlichkeit so zu bewerten, dass bei deren Folgebewertung kein Gewinn oder Verlust in Bezug auf das zurückbehaltenene Nutzungsrecht entsteht. Die Änderungen sind ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Änderungen an IFRS 16 werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 31. Oktober 2022 Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Klassifizierung von Schulden (als kurz- oder langfristig) für die bestimmte Kreditbedingungen (covenants) vereinbart wurden. Die Änderungen legen fest, dass nur solche Covenants, die ein Unternehmen am oder vor dem Abschlussstichtag einhalten muss, die Klassifizierung einer Schuld als kurz- oder langfristig beeinflussen. Darüber hinaus sehen die Änderungen zusätzliche Angabepflichten für langfristige Schulden mit Nebenbedingungen vor. Die Angaben sollen Investoren ermöglichen, das Risiko zu beurteilen, dass eine als langfristige Verbindlichkeit innerhalb von zwölf Monaten rückzahlbar werden könnte und umfassen unter anderem folgende Informationen: Buchwert der Verbindlichkeit, Art der Covenants, Zeitraum für den die Nebenbedingungen gelten. Die Änderungen an IAS 1 sind erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen, anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Globale Mindestbesteuerung – Global Anti-Base Erosion Rules (GloBE)

Die OECD arbeitet zurzeit an der Einführung einer globalen Mindestbesteuerung (OECD – Pillar 2). Die Regelungen sollen gewährleisten, dass die Einkünfte multinationaler Konzerne mit mindestens 750 Mio € Jahresumsatz einem Mindeststeuersatz von 15 % unterliegen. Als potenziell betroffene Unternehmensgruppe verfolgt der Fraport-Konzern die Entwicklungen zur Einführung der globalen Mindestbesteuerung, analysiert die vorliegenden Regelungen und Entwürfe hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Konzern und arbeitet an den erforderlichen Anpassungen der steuerlichen Berichtsprozesse. Da die Regelungen noch nicht final in lokales Recht umgesetzt wurden, ist die Analyse der Auswirkungen noch nicht abgeschlossen. Eine Einschätzung der finanziellen Auswirkungen wurde deshalb noch nicht vorgenommen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2022	2021
Aviation		
Flughafentgelte	618,4	361,7
Sicherheitsdienstleistungen	173,7	194,1
Übrige Umsatzerlöse	36,0	31,7
	828,1	587,5
Retail & Real Estate		
Real Estate	185,9	168,8
Retail	153,6	72,1
Parkierung	78,9	51,4
Übrige Umsatzerlöse	28,0	26,8
	446,4	319,1
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	291,2	221,2
Infrastrukturentgelte	237,5	141,5
Übrige Umsatzerlöse	21,4	23,7
	550,1	386,4
International Activities & Services		
Aviation	594,6	316,6
Non-Aviation	444,1	292,0
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	331,1	241,7
	1.369,8	850,3
Gesamt	3.194,4	2.143,3

Im Geschäftsjahr 2021 wirkte sich die erzielte Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre mit 57,8 Mio € erhöhend auf die Umsatzerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen des Segments Aviation aus. Zur ausführlichen Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern“ sowie die Segment-Berichterstattung verwiesen (siehe Tz. 42).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend variable Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 127,8 Mio € (im Vorjahr: 56,9 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retailbereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2022 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 33,6 Mio € (im Vorjahr: 16,6 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich 42 Jahre (im Vorjahr: 43 Jahre).

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 523,9 Mio € (im Vorjahr: 522,4 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 380,2 Mio € (im Vorjahr: 375,6 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 4,3 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (594,6 Mio €; im Vorjahr: 316,6 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 288,1 Mio € (im Vorjahr: 171,7 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 84,5 Mio € (im Vorjahr: 58,8 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten

in Höhe von 331,1 Mio € (im Vorjahr: 241,7 Mio €) betreffen Lima (312,1 Mio €; im Vorjahr: 190,3 Mio €), Griechenland (10,3 Mio €; im Vorjahr: 29,9 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (8,7 Mio €; im Vorjahr: 21,5 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 3.194,4 Mio € (im Vorjahr: 2.143,3 Mio €) resultieren mit 2.236,2 Mio € (im Vorjahr: 1.484,2 Mio €) aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 sowie Erlöse aus Mieten und sonstigen Leasingverhältnissen.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen beträgt:

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2022
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	162,0	93,2	86,7	81,7	79,7	1.505,2	2.008,5

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2021
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	144,9	103,0	85,8	76,9	74,3	1.505,3	1.990,2

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retailflächen.

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2022	2021
Andere aktivierte Eigenleistungen	39,9	38,0

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werksleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie für die Erweiterung, den Umbau und die Modernisierung der bestehenden Flughafeninfrastruktur am Flughafen Frankfurt an.

7 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2022	2021
Gewinn aus der Veräußerung von Anteilen an at-Equity bewerteten Unternehmen	72,3	0,0
Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie	49,2	320,9
Auflösungen von Wertberichtigungen	2,0	0,9
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,1	5,5
Gewinne aus Anlagenabgängen	0,4	6,5
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,5	0,5
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,1	0,0
Sonstige	13,7	20,3
Gesamt	139,3	354,6

Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte die Veräußerung sämtlicher Anteile am assoziierten Unternehmen Xi'an sowie am Gemeinschaftsunternehmen D-Port Logistik GmbH. Aus den Transaktionen resultierte ein Gewinn von 53,7 Mio € (Xi'an) beziehungsweise 18,6 Mio € (D-Port Logistik GmbH).

Die Erträge aus Auflösungen von Wertberichtigungen resultieren in Höhe von 1,9 Mio € aus aufgelösten Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie erneut Kompensationsansprüche von insgesamt 49,2 Mio € (im Vorjahr: 320,9 Mio €) realisiert. Dies betrifft im Wesentlichen die erzielten Einigungen bei Fraport Greece (23,6 Mio €; im Vorjahr: 92,8 Mio €) sowie den beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften (18,5 Mio €; im Vorjahr: 26,5 Mio €). Zudem wirkte sich im Geschäftsjahr 2022 der Erlass kurzfristiger Mindestleasingzahlungen bei den Konzern-Gesellschaften der Fraport USA in Höhe von 3,2 Mio € (im Vorjahr: 35,2 Mio €) positiv aus. Demgegenüber war das Vorjahr insbesondere durch 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 € am Standort Frankfurt beeinflusst.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2022	2021
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-409,8	-299,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-691,8	-451,6
Gesamt	-1.101,6	-750,7

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 183,1 Mio € (im Vorjahr: 77,9 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 331,1 Mio € (im Vorjahr: 241,7 Mio €), die unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien ausgewiesen werden.

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2022	2021
Entgelte für Personal	-842,8	-721,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-164,1	-135,9
Aufwendungen für Altersversorgung	-29,8	-27,3
Gesamt	-1.036,7	-884,3

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2022	2021
Stammbeschäftigte	18.052	18.092
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	798	327
Gesamt	18.850	18.419

In den Personalaufwendungen sind Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontraktmodellen enthalten.

Die Zuwendungen für Kurzarbeit führten zu einer Entlastung des Personalaufwands in Höhe von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 78,0 Mio €). Davon entfielen 0,5 Mio € (im Vorjahr: 30,9 Mio €) auf zu erstattende Sozialversicherungsbeiträge.

10 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2022	2021
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	-113,5	-104,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	-17,4	-17,4
Außerplanmäßig	-3,4	-0,9
Sachanlagen		
Planmäßig	-326,7	-319,7
Außerplanmäßig	-3,4	0,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	-0,9	-0,7
Gesamt	-465,3	-443,3

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen von Nutzungsdauern von Sachanlagen, die im Vergleich zum Vorjahr zu Minderabschreibungen in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 12,2 Mio €) und zu Mehrabschreibungen in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) führten.

Außerplanmäßige Abschreibungen

Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen die Konzern-Gesellschaft Fraport USA.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2022	2021
Schadensersatz	-34,4	-2,6
Versicherungen	-32,9	-31,6
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-26,0	-21,4
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-14,4	-9,6
Mieten und Leasingaufwendungen	-12,4	-10,2
Sonstige Steuern	-9,4	-10,7
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-6,3	-3,3
Verluste aus Anlagenabgängen	-1,8	-2,0
Übrige	-67,9	-52,5
Gesamt	-205,5	-143,9

Der Aufwand für Schadensersatz resultiert aus der Bildung von Rückstellungen (vgl. Tz. 40). Die Miet- und Leasingaufwendungen resultieren aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen über Betriebs- und Geschäftsausstattung, technische Anlagen und Maschinen sowie Immobilien mit einem Vertragsvolumen von unter 0,1 Mio €. Für diese Verträge wurden aus Wesentlichkeitsgründen keine Nutzungsrechte nach IFRS 16 angesetzt. Die Verträge werden wie Operate Leases im Aufwand erfasst. Die aus den Verträgen resultierenden zukünftigen Mindestleasingzahlungen sind in Tz. 46 dargestellt. Für weitere Erläuterungen wird auf Tz. 4 verwiesen.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem sonstige Verwaltungsaufwendungen (beispielsweise für Büromaterial), Aufwendungen aus Umweltschutzmaßnahmen, Beiträge und Gebühren sowie Reise- und Fortbildungskosten.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €) enthalten. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die gutachterliche Stellungnahme zur entgeltrelevanten Kostenbasis sowie die Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2022		2021	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,3	1,4	0,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,0	0,5	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,1	0,0
Gesamt	1,8	0,3	2,0	0,3

12 Zinserträge und Zinsaufwendungen**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

in Mio €	2022	2021
Zinserträge	53,0	43,8
Zinsaufwendungen	-313,5	-268,7

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen enthalten überwiegend Zinsen aus langfristigen Darlehen, Schuldscheindarlehen, Anleihen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen und Zinserträge aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten, Rückstellungen und langfristiger Vermögenswerte. Die Nettozinsen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenso wie die Zinserträge aus den Wertpapieren im Zinsergebnis erfasst. Der Anstieg der Zinsaufwendungen um 44,8 Mio € resultierte im Wesentlichen aus den umfangreichen Finanzierungsmaßnahmen der Fraport AG in 2021 sowie in Höhe von 19,3 Mio € aus der Ablösung der ursprünglichen Finanzierung im Rahmen einer Refinanzierung in Griechenland.

Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

in Mio €	2022	2021
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	33,8	40,9
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-304,9	-257,5

13 Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen**Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen**

in Mio €	2022	2021
Gemeinschaftsunternehmen	58,9	33,8
Assoziierte Unternehmen	18,1	-15,0
Gesamt	77,0	18,8

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen (siehe auch Tz. 22) enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von der operativen Konzern-Gesellschaft in Antalya in Höhe von +59,8 Mio € (im Vorjahr: +16,7 Mio €) sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von -8,9 Mio € (im Vorjahr: -6,7 Mio €). Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen enthält die Wertaufholung von 20,0 Mio €, der in Vorjahren vorgenommenen Abschreibung der Anteile an Xi'an (siehe auch Tz. 2).

14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2022	2021
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	4,1	1,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	3,1	3,0
Bewertung von Derivaten	11,8	3,1
Sonstiges	5,7	7,2
Gesamt	24,7	14,4
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-0,9	-1,6
Fremdwährungskursverluste realisiert	-3,1	-2,1
Bewertung von Derivaten	-0,2	-0,5
Abschreibung Darlehensforderung gegenüber Thalita	-163,3	0,0
Sonstiges	-4,3	-1,4
Gesamt	-171,8	-5,6
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	-147,1	8,8

In den sonstigen Erträgen im Finanzergebnis ist im Wesentlichen die Fair-Value-Bewertung der Kaufoption des Minderheitsgesellschafters zum Bezug weiterer Anteile an den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece von 4,7 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) enthalten, die bis zur Ausübung der Option erfolgt ist. Die Aufwendungen des sonstigen Finanzergebnisses sind aufgrund der Abschreibung der Darlehensforderung gegenüber der Thalita Trading Ltd. (siehe Tz. 22) signifikant gestiegen.

15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2022	2021
Laufende Ertragsteuern	-22,7	-33,4
Latente Ertragsteuern	-44,6	8,8
Gesamt	-67,3	-24,6

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (21,9 Mio €, im Vorjahr: 18,9 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (0,8 Mio €, im Vorjahr: 14,5 Mio €).

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuer sowie den Solidaritätszuschlag der inländischen Gesellschaften und vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften. Die tatsächlichen Steuern resultieren aus den steuerlichen Ergebnissen des Geschäftsjahres und Anpassungen vorausgegangener Veranlagungszeiträume, auf welche die lokalen Steuersätze der jeweiligen Konzern-Gesellschaft angewendet werden.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. Bei inländischen Gesellschaften wird, unverändert gegenüber dem Vorjahr, ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 31 % verwendet, der die Gewerbesteuer einschließt.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge sowie auf steuerlich nutzbare Zinsvorträge Steuerlatenzen gebildet.

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge sowie der Zinsvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge/Zinsvorträge geltend gemacht werden können.

Zum 31. Dezember 2022 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 5,4 Mio € und Körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 5,3 Mio € gewerbesteuerlich und 0,5 Mio € Körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge stammen aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Der Fraport-Konzern verfügt über in Deutschland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 618,4 Mio € (Körperschaftsteuer; im Vorjahr: 613,2 Mio €) und 715,3 Mio € (Gewerbesteuer; im Vorjahr: 679,8 Mio €) sowie über im Ausland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 97,1 Mio € (im Vorjahr 23,0 Mio €).

Zum 31. Dezember 2022 verfügt der Fraport-Konzern über keine Zinsvorträge mehr (im Vorjahr: 184,6 Mio €). Die Zinsvorträge des Vorjahres resultierten ausschließlich aus der Fraport Greece A und der Fraport Greece B.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 678,8 Mio € (im Vorjahr: 529,6 Mio €) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese potenziellen Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,55 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften.

Zudem ergeben sich Steuerlatenzen aus Konsolidierungsmaßnahmen. Auf die Aktivierung von Geschäfts- oder Firmenwerten und deren eventuelle Wertminderungen wird gemäß IAS 12 im Rahmen der Erstkonsolidierung keine Steuerlatenz berechnet.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden saldiert, sofern diese ertragsteuerlichen Ansprüche und Schulden gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und sich auf dasselbe Steuersubjekt oder eine Gruppe unterschiedlicher Steuersubjekte beziehen, die aber ertragsteuerlich gemeinsam veranlagt werden.

Latente Steuern aus temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sind folgenden Bilanzposten zuzuordnen:

Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2022		2021	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	16,5	-118,6	9,7	-116,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2,0	-13,1	0,0	-15,1
Sachanlagen	3,0	-275,4	2,7	-270,7
Finanzanlagen	2,3	0,0	1,4	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4,6	-20,0	6,5	-0,3
Pensionsrückstellungen	4,6	0,0	8,8	0,0
Sonstige Rückstellungen	34,5	-3,0	51,9	-0,9
Verbindlichkeiten	237,9	-0,2	232,4	0,0
Wertpapiere und Finanzderivate	18,9	0,0	1,1	-0,3
Verlust- und Zinsvorträge	236,1	0,0	249,5	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	560,4	-430,3	564,0	-403,7
Saldierung	-406,4	406,4	-384,4	384,4
Konsolidierungsmaßnahmen	5,5	-17,5	3,0	-18,4
Konzern-Bilanz	159,5	-41,3	182,6	-37,7

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich zum weitaus überwiegenden Teil aus langfristigem Vermögen (Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen) und langfristigen Schulden (im Wesentlichen Konzessionsverbindlichkeiten) sowie steuerlich nutzbaren Verlust- und Zinsvorträgen.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 18,2 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 0,4 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die eigenkapitalvermindernden Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 3,4 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 2,0 Mio €).

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	233,9	116,4
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-72,5	-36,1
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	5,6	5,9
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	8,8	5,1
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-6,4	-2,0
Nicht anrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	-0,8	-0,4
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-0,9	-11,7
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	49,5	0,7
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-48,1	0,0
Nutzung von nicht bilanzierten Verlustvorträgen	0,0	5,4
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-3,9	-2,8
Periodenfremde Steuern	-0,3	10,1
Sonstiges	1,7	1,2
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-67,3	-24,6

¹⁾ Erwartete Steuerquote rund 31 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,5 % (zum Vorjahr unverändert).

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2022 28,8 % (im Vorjahr: 21,1 %).

16 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2022		2021	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	132,4	132,4	82,8	82,8
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.529.395	92.391.339	92.741.339
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	1,43	1,43	0,90	0,89

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien (wie im Vorjahr gleichbleibende Aktienanzahl), die einem Anteil von 10 € am Grundkapital entsprechen. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.391.339 Aktien ergibt sich für das Geschäftsjahr 2022 ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,43 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.529.395 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,43 €. Das genehmigte Kapital im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms ist zum 22. Mai 2022 ausgelaufen und wurde daher anteilig bei der Berechnung des verwässerten Ergebnisses berücksichtigt.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung der Geschäfts- oder Firmenwerte, Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstigen immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind im Konzern-Anlagespiegel dargestellt.

17 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2022	Buchwert 31.12.2021
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
Gesamt	19,3	19,3

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2022 eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum ¹⁾	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	9,7 %	–	3,7 %	2022 bis 2053

¹⁾Der Planungszeitraum bis 2027 ist geprägt von einem überdurchschnittlichen Umsatzwachstum bedingt durch die Erholung des Luftverkehrs nach der Coronavirus-Pandemie. Das angegebene durchschnittliche Umsatzwachstum ist um den Erholungseffekt bereinigt und gibt das durchschnittliche Wachstum für die Jahre 2027 bis 2053 wieder. Über den gesamten Planungszeitraum ergibt sich ein unbereinigtes durchschnittliches Umsatzwachstum in Höhe von 5,1 %.

Die verwendeten Parameter im Rahmen der Werthaltigkeitstests beruhen auf der vom Vorstand genehmigten aktuellen Planung. Diese berücksichtigt unternehmensinterne Erfahrungswerte sowie externe ökonomische Rahmendaten.

Die zur Bestimmung der Wachstumsannahmen verwendeten Umsatzprognosen basieren insbesondere auf erwarteten Flugverkehrsentwicklungen abgeleitet aus externen Marktprognosen.

Bei einer Variation des Diskontierungszinssatzes um +0,5 Prozentpunkte ergibt sich ein Abwertungsbedarf der Goodwills in Höhe von 16,3 Mio €, während aus einer Anpassung der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte ein Abwertungsbedarf in Höhe von 1,8 Mio € resultiert.

Der dem Impairment-Test von Fraport Slovenija zugrunde liegende Planungszeitraum entspricht der Laufzeit des aus einem langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleiteten Rechts zum Betreiben des Flughafens in Ljubljana.

18 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.769,1	3.416,4

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 49) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 1.845,0 Mio € (im Vorjahr: 1.889,6 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 1.870,9 Mio € (im Vorjahr: 1.507,4 Mio €) und geleistete

Anzahlungen von 53,2 Mio € (im Vorjahr: 19,4 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminalbetrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.933,0 Mio € (im Vorjahr: 1.986,7 Mio €), Lima mit 1.094,9 Mio € (im Vorjahr: 726,7 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 595,9 Mio € (im Vorjahr: 551,6 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 145,3 Mio € (im Vorjahr: 151,5 Mio €).

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Brasilien aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 35,8 Mio € (im Vorjahr: 39,6 Mio €) an, wovon 7,6 Mio € (im Vorjahr: 13,8 Mio €) aktiviert wurden. Die Zinssätze für die Darlehen liegen zwischen 7,3 % und 13,1 %. Noch nicht für Investitionen in den Flughafenausbau benötigte Darlehensauszahlungen wurden wieder angelegt. Der erzielte Zinsertrag für diese Geldanlagen betrug 1,2 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

Im Rahmen des begonnenen Ausbaus am Flughafen Lima wurden im Rahmen einer konkreten Finanzierung Darlehen in Höhe von 313,8 Mio € aufgenommen und in diesem Zusammenhang Fremdkapitalkosten in Höhe von 10,5 Mio € (im Vorjahr: 3,7 Mio €) aktiviert. Das Darlehen wird mit einem Zinssatz von 4,97 % verzinst.

19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	50,9	57,4
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	45,0	48,4
Gesamt	95,9	105,8

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (50,9 Mio €, im Vorjahr: 52,5 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 31 Jahren (im Vorjahr: 32 Jahre). Die bei der Fraport USA bilanzierten Konzessionsrechte im Retailbereich (im Vorjahr: 4,9 Mio €) wurden im Geschäftsjahr 2022 vollständig abgeschrieben (siehe Tz. 10).

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 7,7 Mio € (im Vorjahr: 8,3 Mio €). Weitere 2,3 Mio € (im Vorjahr 1,8 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen fünf und 20 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,6 Mio € (im Vorjahr: 4,0 Mio €).

20 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.172,3	3.244,0
Technische Anlagen und Maschinen	1.534,5	1.585,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	179,3	194,9
Anlagen im Bau	3.294,1	2.652,7
Nutzungsrechte Leasing	191,6	221,3
Gesamt	8.371,8	7.898,4

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2022 belaufen sich auf 779,8 Mio € (im Vorjahr: 847,0 Mio €). Davon entfallen 593,7 Mio € (im Vorjahr: 625,4 Mio €) auf den Bau des Terminal 3 („Ausbau Süd“) sowie weitere Projekte im Zusammenhang mit kapazitiven Ausbaumaßnahmen am Frankfurter Flughafen.

Fremdkapitalkosten wurden bei der Fraport AG in Höhe von 21,5 Mio € (im Vorjahr: 19,4 Mio €) für generelle Projektfinanzierungen aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz betrug durchschnittlich rund 1,5 % (im Vorjahr: rund 1,6 %). Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3

stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten in Höhe von 4,3 Mio € (im Vorjahr: 3,6 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 0,6 % (im Vorjahr: rund 0,6 %).

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) belastet.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns enthält Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken der Fraport AG in Höhe von 3.060,1 Mio € (im Vorjahr: 3.129,1 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2022 befinden sich Grundstücke mit einer Fläche von 26,1 Mio Quadratmeter im Eigentum der Fraport AG. Die Verkehrswerte der Grundstücke, die im Sachanlagevermögen klassifiziert sind, betragen je nach Lage und Nutzungsart zwischen 1 € und 720 € je Quadratmeter (veröffentlichte Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte des Landes Hessen).

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen über Grundstücke und Gebäude enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist dem Konzern-Anlagespiegel zu entnehmen.

Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen

in Mio €	2022	2021
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.	191,6	221,3
Buchwert Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	208,9	238,5
Zugänge Nutzungsrechte/ Leasingverbindlichkeiten im Geschäftsjahr	0,2	7,7
Zahlungsmittelabflüsse gesamt für bestehende Leasingverhältnisse	69,3	43,9
Variable Leasingzahlungen, die keinen Eingang in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten fanden	21,1	20,8
Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten	8,5	8,9
Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten	85,3	52,5
Vereinbarte, aber noch nicht begonnene Leasingverhältnisse	0,6	0,1

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 152,0 Mio € (im Vorjahr: 176,3 Mio €) überwiegend auf die Gesellschaften der Fraport USA (Segment International Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. In die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten der Gesellschaften der Fraport USA wurden lediglich die fest vereinbarten, dem Leasinggeber garantierten Mindestleasingzahlungen einbezogen. Darüber hinaus zu zahlende umsatzabhängige (variable) Mietzahlungen werden in der jeweiligen Periode aufwandswirksam erfasst und sind im Falle der Gesellschaften der Fraport USA im Materialaufwand ausgewiesen. Die derzeit bei der Fraport USA bestehenden Miet- und Konzessionsverträge haben in der Regel eine Laufzeit von zehn Jahren sowie zum Teil Verlängerungsoptionen um je fünf Jahre, die jedoch nicht einseitig ausübbar und demnach nicht hinreichend sicher zu beurteilen sind. Es werden nur fest vereinbarte Laufzeiten ohne Optionszeiträume als Laufzeit berücksichtigt. Der zum Stichtag am längsten laufende Vertrag der Fraport USA endet am 31. Januar 2029.

Die im Geschäftsjahr angefallenen variablen Leasingzahlungen entfallen vollständig auf Fraport USA. Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus variablen Leasingzahlungen fallen an, wenn die Leasingzahlungen des Geschäftsjahres die vertraglich festgelegten Mindestleasingzahlungen (Sockelmieten), die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten eingeflossen sind, überschreiten. Der überschreitende Teil wird als variable Leasingzahlung behandelt. Die Höhe der insgesamt zu zahlenden Leasingzahlungen hängt von den vereinnahmten Umsatzerlösen aus der Untervermietung der Konzessionsflächen ab.

Zum Stichtag bestehen zukünftige nominale Zahlungsverpflichtungen aus den bestehenden Leasingverhältnissen in Höhe von 264,4 Mio €. Bezüglich des Liquiditätsprofils der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 47 verwiesen.

Im Fraport Konzern wurden im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 3,2 Mio € (im Vorjahr: 35,2 Mio €) aus der Anwendung der am 28. Mai 2020 erlassenen Erleichterungsvorschriften zu IFRS 16.46 vereinnahmt (Mietzugeständnisse im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie).

21 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Frankfurt am Main gelegene Grundstücke und Gebäude, die wie folgt klassifiziert werden:

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2022	Buchwert 31.12.2021	Fair Value 31.12.2022	Fair Value 31.12.2021
Unbebaute Grundstücke – Level 2	3,1	21,7	2,6	21,3
Unbebaute Grundstücke – Level 3	7,4	7,4	14,8	14,8
Bebaute Grundstücke – Level 3	58,6	59,5	82,6	82,0
Summe	69,1	88,6	100,0	118,1

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich im Wesentlichen um noch zu erschließende Flächen in Kelsterbach in unmittelbarer Lage zur Landebahn Nordwest.

Der beizulegende Wert der unbebauten Grundstücke – Level 2 wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung vom 3. Dezember 2019 (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt. Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeterpreise aktuell vorgenommener Grundstückstransaktionen desselben Baugebiets sind jedoch nicht am Markt beobachtbar. Der Rückgang des Buchwerts resultiert aus erforderlichen Umgliederungen in das Sachanlagevermögen.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, das Grundstück des Fernbahnhofs und die Parkhäuser in Gateway Gardens sowie gewerblich vermietete Immobilien.

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie bebaute Grundstücke – Level 3 erfolgt zum Teil mittels des Ertragswertverfahrens gemäß ImmoWertV sowie zum Teil mittels des Discounted-Cash-Flow-Verfahrens durch externe Gutachter. Als wesentliche Eingangsparameter beim Ertragswertverfahren können der Vielfältiger in Abhängigkeit der Nutzungsdauer und des Liegenschaftszinssatzes sowie die zugrunde gelegte Jahresmiete genannt werden. Beim Discounted-Cash-Flow-Verfahren wird eine ewige Rente unterstellt. Wesentliche Eingangsparameter dabei sind der Diskontierungszinssatz, die nachhaltige Marktmiete, die angenommene Restnutzungsdauer, prognostizierte Instandhaltungskosten sowie die erwartete Mietentwicklung.

Für wesentliche Teile der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ergeben sich aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit.

Im Geschäftsjahr 2022 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 6,1 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,0 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,4 Mio €).

22 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft grundsätzlich die Flughäfen in Antalya und Pulkovo.

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport TAV Antalya Terminal, Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya, Türkei („Fraport TAV Antalya I“), ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der TAV Havalimanlari Holding A.Ş., das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai

2007 mit der türkischen Flughafenbehörde (DHMI – Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und damit das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024. Mit Schreiben vom 12. Februar 2021 hat die türkische Regierung die Verlängerung der Konzessionslaufzeit für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya um weitere zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2026 gebilligt.

Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist die Gesellschaft verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit sind Konzessionsabgaben in Höhe von netto 2,01 Mrd € an die DHMI zu zahlen. Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagierentgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb. Die Passagierentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Fraport ist mit 51 % am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt, allerdings kann aufgrund der im Gesellschaftsvertrag festgelegten Abstimmungsregelungen keine der beiden Parteien eine Entscheidung einseitig herbeiführen. Die Aufteilung der variablen Rückflüsse aus dem Unternehmen ist im Gesellschaftsvertrag gesondert geregelt, demnach stehen beiden Partnern Rückflüsse in gleicher Höhe zu. Aufgrund der Aufteilung der Dividendenrechte und der gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft bei der At-Equity-Bewertung mit 50 % berücksichtigt. Da die Gesellschaft nicht börsennotiert ist, existiert kein verfügbarer aktiver Marktwert der Anteile.

Im Zusammenhang mit der im Dezember 2021 gewonnenen Ausschreibung für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya hat die Fraport AG gemeinsam mit der TAV Airports Holding die Gesellschaft Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Antalya, Türkei, („Fraport TAV Antalya II“), gegründet. Die operative Betriebszeit der Gesellschaft beginnt Anfang 2027, nach Ablauf der bestehenden Konzession. Die Fraport AG hält 49 % der Kapitalanteile. Weitere 51 % der Anteile an der Gesellschaft werden von der TAV Airports Holding gehalten. Aufgrund der vertraglich vereinbarten Mitwirkungsrechte wird die Gesellschaft gemeinsam von den Gesellschaftern kontrolliert. Ebenfalls im Dezember 2021 erfolgte der Abschluss des Konzessionsvertrags zwischen der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş und dem türkischen Staat. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis 2051. Die Konzession umfasst den Betrieb der Terminals und anderer landseitiger Infrastruktur, darunter Retail-Flächen, das Parkierungsmanagement und die Passagierkontrollen. Für die neue Betriebskonzession sind von der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş fixe Konzessionsabgaben von insgesamt netto 7,25 Mrd € verteilt über die Laufzeit an den türkischen Staat (DHMI) zu zahlen, davon waren 25 % des Betrags nach Abschluss des Konzessionsvertrags Ende März 2022 entrichtet worden. Für die Vorauszahlung sowie die Ausbauiinvestitionen von rund 765,3 Mio € wurde im ersten Schritt eine Finanzierung über rund 1,4 Mrd. € aufgenommen.

Zusammengefasst Bilanz

in Mio €	Antalya I		Antalya II	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Vermögenswerte	504,2	546,9	4.364,7	3.940,0
Langfristige Schulden	467,4	588,4	3.576,5	3.940,0
davon finanzielle Verbindlichkeiten	55,5	97,1	3.570,3	3.940,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	411,9	491,3	6,2	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	290,2	114,8	43,6	0,0
davon Zahlungsmittel	184,6	74,8	41,3	0,0
davon sonstige Vermögenswerte	105,6	40,0	2,3	0,0
Kurzfristige Schulden	214,2	52,3	103,8	0,0
davon finanzielle Verbindlichkeiten	152,3	41,6	88,6	0,0
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	61,9	10,7	15,2	0,0
Nettovermögen	112,8	21,0	728,0	0,0
Anteiliges Nettovermögen	56,4	10,5	364,0	0,0
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert	73,3	27,4	364,0	0,0

Ergebnisdaten

in Mio €	2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	396,6	266,6	101,5	0,0
EBITDA	323,0	202,7	-7,5	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-114,7	-110,6	0,0	0,0
Zinserträge	2,7	0,6	0,3	0,0
Zinsaufwendungen	-34,6	-36,7	-4,8	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-11,6	-12,9	0,0	0,0
Ertragsteuern	-45,2	-9,7	-10,6	0,0
Ergebnis nach Steuern	119,6	33,4	-22,6	0,0
Sonstiges Ergebnis	-0,1	0,2	0,0	0,0
Gesamtergebnis	119,5	33,6	-22,6	0,0

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an Gemeinschaftsunternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya I		Antalya II		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	27,4	20,0	0,0	0,0	41,5	30,2	68,9	50,2
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	59,8	16,7	-11,3	0,0	10,4	17,1	58,9	33,8
Anteilige sonstige Ergebnisse	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,1
Gesamtergebnis	59,7	16,8	-11,3	0,0	10,4	17,1	58,8	33,9
Dividenden	-13,8	-9,4	0,0	0,0	-4,0	-6,8	-17,8	-16,2
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	-1,2	1,9	-1,2
Zugänge/Kapitaleinzahlungen	0,0	0,0	375,3	0,0	2,0	2,2	377,3	2,2
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	73,3	27,4	364,0	0,0	51,8	41,5	489,1	68,9

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Thalita Trading Ltd. und ihre 100 %-ige Tochtergesellschaft Northern Capital Gateway LLC (NCG) wurden als Unternehmen von der Fraport AG, der russischen Bank VTB sowie der griechischen Copelouzos Group gegründet. NCG entwickelt und betreibt den Flughafen Pulkovo (St. Petersburg, Russland) im Rahmen eines 30-jährigen Konzessionsvertrags mit der Stadt St. Petersburg. Das Unternehmen ist für die gesamte Flughafeninfrastruktur zuständig. Seit einer Änderung der Gesellschafterstruktur im Jahr 2017 hält die Fraport AG 25,0 % der Anteile an der Thalita Trading Ltd.

Der operative Betrieb des Flughafens in Pulkovo erfolgt aufgrund von Sanktionsregelungen der EU gegen Russland im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine derzeit faktisch ausschließlich durch das lokale Management der NCG ohne Beschlüsse durch die Muttergesellschaft Thalita Trading Ltd. beziehungsweise deren Gesellschafter. Aufgrund der aktuellen EU Sanktionsregelungen verzichten die Gesellschafter auf Gesellschafterversammlungen und -beschlüsse. Wesentliche Beschlüsse und Entscheidungen zur Steuerung der NCG / Thalita Ltd. können jedoch weiterhin nur auf Basis der unverändert gültigen Satzung und Gesellschafterrechte getroffen werden. Aufgrund dessen wird das Unternehmen unverändert als assoziiertes Unternehmen im Konzernabschluss abgebildet. Aufgrund kumulierter Verluste der Vergangenheit beträgt der Beteiligungsbuchwert „null“. Darüber hinaus betragen die nicht in der Konzern GuV erfassten Verluste 112,3 Mio € (im Vorjahr: 112,3 Mio €). Da die Bilanz- und Ergebnisdaten der Gesellschaften daher ohne wesentliche Bedeutung für den Fraport Konzern sind, werden sie im Folgenden nicht separat dargestellt.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung des Betreiberprojektes „Pulkovo“ besteht eine als Ausleihung ausgewiesene Darlehensforderung (siehe Tz. 23) sowie eine Zinsforderung (siehe Tz. 24) des Fraport Konzerns gegenüber der Thalita Trading Ltd. Zum 30. Juni 2022 erfolgte die vollständige Abschreibung der Forderungen in Höhe von 163,3 Mio €, da aufgrund der derzeitigen Sanktionslage keine Cash Flows mehr (Zins- und Tilgungszahlungen) erwartet werden. Grundlage dieser Einschätzung ist einerseits ein russisches Präsidentendekret aus Mai 2022, dass die Auszahlung von € in die EU verbietet. Andererseits werden aufgrund der EU-Sanktionsregelungen gegen Russland absehbar faktisch keine Ausschüttungsbeschlüsse mehr gefasst werden können.

Die NCG ist nicht börsennotiert, aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar.

Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Assoziierte Unternehmen	
	2022	2021
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	2,4	2,3
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-0,1	0,1
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,1	0,1
Dividenden	0,0	0,0
Wertminderungen	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	2,3	2,4
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste		
In der Berichtsperiode	-1,7	-4,1
Kumuliert	-115,7	-114,0

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

23 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzanlagen						
Wertpapiere	265,2	791,5	1.056,7	164,1	682,4	846,5
Sonstige Beteiligungen	0,0	130,4	130,4	0,0	109,2	109,2
Ausleihungen						
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,5	23,2	27,7	12,5	2,0	14,5
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	76,1	76,1
Sonstige Ausleihungen	0,0	228,4	228,4	0,0	62,6	62,6
Insolvenzgesicherte Fondsanteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	269,7	1.173,4	1.443,1	176,6	932,3	1.108,9

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 619,9 Mio € (im Vorjahr: 1.077,5 Mio €) getätigt, die zum Teil unterjährig bereits wieder abgegangen sind. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in den kurzfristigen Teil aufgrund von im Jahr 2023 fälligen Wertpapieren in Höhe von 155,8 Mio € (im Vorjahr: 93,9 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von -64,7 Mio € (im Vorjahr: -8,5 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2022 haben sich die Fondsanteile um 6,1 Mio € erhöht (im Vorjahr keine Veränderung). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 68,6 Mio € (im Vorjahr: 62,5 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 66,3 Mio € (im Vorjahr: 67,0 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Unterdeckung von 1,4 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien, für die sich im Berichtsjahr ein ermittelter beizulegender Zeitwert ergab.

Die Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen betreffen im Wesentlichen ein im Geschäftsjahr 2022 gegenüber der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. ausgereichtes Darlehen. Die im Vorjahr noch bestehende Ausleihung an assoziierte Unternehmen betraf ein gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen, welches im Geschäftsjahr zum 30. Juni 2022 vollständig abgeschrieben wurde (siehe Tz. 22).

24 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	9,8	0,7	10,5	5,6	0,0	5,6
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,5	0,0	0,5	0,8	79,1	79,9
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,5	0,0	0,5	0,3	0,0	0,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	44,4	86,5	130,9	23,9	63,6	87,5
Gesamt	55,2	87,2	142,4	30,6	142,7	173,3

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen im Geschäftsjahr 2021 beinhalteten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Trading Ltd.. Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte eine vollständige Abschreibung der Zinsforderungen (siehe Tz. 22).

Die sonstigen Vermögenswerte enthalten insbesondere erfasste Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Corona-virus-Pandemie.

25 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Rechnungsabgrenzungsposten	10,6	23,4	34,0	9,7	28,6	38,3
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	8,8	38,0	46,8	7,0	71,6	78,6
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	64,7	68,0	132,7	48,9	33,7	82,6
Gesamt	84,1	129,4	213,5	65,6	133,9	199,5

Der Posten „Erstattung Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ enthält den erwarteten Gesamterstattungsbetrag aus Lärmschutzentgelten der Luftverkehrsgesellschaften für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen, der in Übereinstimmung mit IAS 37.53 im Zusammenhang mit der gebildeten Rückstellung für die Verpflichtung der Fraport AG zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Außenwohnbereichsentschädigungen und Dachsicherungsmaßnahmen (Wirbelschleppen) als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt zum Barwert der geschätzten Aufwendungen für die Kosten-erstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen und der geschätzten Aufwendungen für Außenwohnbereichsentschädigungen.

Die Entwicklung des Postens im Berichtsjahr stellt sich wie folgt dar:

Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2022	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2022
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	78,6	9,2	17,7	0,0	-4,9	46,8

Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen. Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um gezahlte Baukostenzuschüsse der Fraport AG. Diese werden insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2021
Ertragsteuerforderungen	33,3	0,0	33,3	20,9	0,0	20,9

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2022 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Latente Steueransprüche	159,5	182,6

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in Tz. 15 enthalten.

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	21,5	18,1
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	0,5	0,5
Unfertige Leistungen/Sonstige	3,5	1,7
Gesamt	25,5	20,3

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafenbetrieb.

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Gegen fremde Unternehmen	177,1	152,3

Zum Abschlussstichtag 2022 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 177,1 Mio € (im Vorjahr: 152,3 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Nicht überfällig	Überfällig		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2022	177,1	107,3	37,7	10,9	21,2
31.12.2021	152,3	93,9	22,0	23,2	13,2

Zum 31. Dezember 2022 bestanden 18 % (im Vorjahr: 15 %) der offenen Forderungen mit zwei Kunden.

Erhaltene Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen. Darüber hinaus werden für Airlines, soweit möglich, Warenkreditversicherungen abgeschlossen. Bei zu bildenden Wertberichtigungen werden die Sicherheiten berücksichtigt.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Wertberichtigungen

in Mio €	2022	2021
Stand 1.1.	20,2	70,8
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	6,3	3,3
Umsatzmindernd erfasste Wertberichtigungen	0,0	2,4
Auflösung gegen sonstige betriebliche Erträge	0,0	-0,9
Auflösung gegen Umsatzerlöse	-3,1	-31,9
Inanspruchnahmen	-0,1	-24,5
Währungskursänderungen	-0,8	1,0
Stand 31.12.	22,5	20,2

Im Geschäftsjahr 2021 wirkte sich insbesondere die erzielte Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre auf die Entwicklung der Wertberichtigungen aus. Die Beilegung des Rechtsstreits spiegelt sich vor allem in erhöhten Auflösungen von in Vorjahren umsatzmindernd erfassten Wertberichtigungen sowie Inanspruchnahmen wider.

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.585,2	2.662,8

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 1.619,7 Mio € (im Vorjahr: 2.156,9 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten ab dem Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können kurzfristig liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung in Griechenland und Brasilien sowie den Investitionsverpflichtungen der Fraport USA unterlagen Bankguthaben in Höhe von 139,3 Mio € (im Vorjahr: 74,7 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	2.387,0	2.230,7
Gesamt	3.909,4	3.753,1

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich wie im Vorjahr aus 92.391.339 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

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

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2022	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2022	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2021	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2021	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

Die im Juni 2022 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des MAP wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienausgabe erfolgte zu einem Preis von 51,30 €.

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 war 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. Der Vorstand hat von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht, so dass nach Auslaufen der Ermächtigung zum 31. Dezember 2022 kein genehmigtes Kapital mehr besteht. Im Geschäftsjahr 2022 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben.

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. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von Finanzinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend festlegen, dass die neuen Aktien vom Beginn eines bereits abgelaufenen Geschäftsjahres, für das zum Zeitpunkt ihrer Ausgabe noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist, am Gewinn teilnehmen. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre einmalig oder mehrmals auszuschließen, soweit dies zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

Bedingtes Kapital

Die Hauptversammlung hat am 1. Juni 2021 zudem beschlossen, das Grundkapital um bis zu 120,2 Mio € durch Ausgabe von bis zu 12.020.931 neuen, auf den Inhaber lautende Stückaktien bedingt zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder einer Kombination sämtlicher dieser Instrumente, die gemäß der von der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden und ein Wandlungs- beziehungsweise Optionsrecht auf neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft gewähren beziehungsweise eine Wandlungs- oder Optionspflicht oder ein Andienungsrecht bestimmen und soweit die Ausgabe gegen Bareinlagen erfolgt. Die Ausgabe

der neuen Aktien erfolgt jeweils zu dem gemäß vorbezeichnetem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungs- beziehungsweise Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- bzw. Optionsrechten Gebrauch gemacht beziehungsweise der Wandlungs-/Optionspflicht genügt wird oder Andienungen von Aktien erfolgen und nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien 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. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von bedingten Kapitalerhöhungen festzusetzen.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne aus der Konzern-Zugehörigkeit der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Des Weiteren enthalten die Gewinnrücklagen Rücklagen für Währungsumrechnungsdifferenzen und Finanzinstrumente.

Die Rücklage für die Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –8,0 Mio € (im Vorjahr: –9,5 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beträgt 48,4 Mio € (im Vorjahr: 69,9 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB sowie nach § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 344,9 Mio € (im Vorjahr: 353,9 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie wird vorgeschlagen, auch für das abgelaufene Geschäftsjahr keine Dividende auszuschütten.

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	188,3	146,9
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	34,2	9,0
Gesamt	222,5	155,9

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, FraSec Aviation Security GmbH, Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. sowie der Gesellschaften Fraport Greece A, Fraport Greece B und Fraport Regional Airports of Greece Management Company.

33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	1.209,6	9.716,0	10.925,6	627,6	9.306,4	9.934,0

Im Laufe des Jahres wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 539,4 Mio € (im Vorjahr: 1.056,5 Mio €) ausgegeben. Darüber hinaus wird bezüglich weiterer Erläuterungen zu den Finanzschulden auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	444,4	62,3	506,7	298,8	71,8	370,6

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 13,7 Mio € (im Vorjahr: 15,2 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

35 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	37,4	0,0	37,4	16,3	0,0	16,3
Gegenüber assoziierten Unternehmen	2,5	0,0	2,5	2,8	0,0	2,8
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	52,4	911,5	963,9	27,2	890,8	918,0
Leasingverbindlichkeiten	44,4	164,5	208,9	46,3	192,2	238,5
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	0,7	0,7	22,4	9,3	31,7
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	53,6	21,4	75,0	35,1	22,8	57,9
Gesamt	190,3	1.098,1	1.288,4	150,1	1.115,1	1.265,2

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen betreffen die Verpflichtungen zur Zahlung von fixen und variablen Konzessionsgebühren im Zusammenhang mit den Flughafen-Betriebskonzessionen für die Flughäfen in Griechenland, Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie Varna und Burgas.

36 Lang- und kurzfristige nichtfinanzielle sonstige Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige nichtfinanzielle sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3,0	–	3,0	2,5	–	2,5
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0,5	7,5	8,0	0,6	7,0	7,6
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	22,5	51,6	74,1	32,5	58,7	91,2
Sonstige nichtfinanzielle übrige Verbindlichkeiten	136,8	10,8	147,6	96,5	12,6	109,1
Gesamt	162,8	69,9	232,7	132,1	78,3	210,4

Die sonstigen nichtfinanziellen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich unter anderem aus Lohn- und Kirchensteuer sowie sonstigen Steuern und personalbezogenen Verbindlichkeiten zusammen.

37 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Latente Steuerverpflichtungen	41,3	37,7

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 15 enthalten.

38 Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pläne

Innerhalb des Fraport-Konzerns bestehen Pensionsverpflichtungen für die Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen sowie Verpflichtungen für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 18 (im Vorjahr: 18) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen. Bereits im Jahr 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich dabei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeits- und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 24,0 Mio € (im Vorjahr: 24,5 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2022 durch Entgeltumwandlung in Höhe von 0,04 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €) in die Rückdeckungsversicherung eingezahlt. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 12,2 Jahre (im Vorjahr: 14,2 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 6,9 Jahre (im Vorjahr: 8,1 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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 beziehungsweise den Witwer 60 % des Ruhegehalts; versorgungsberechtigte Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2022 einen Anspruch auf Ruhegehalt in Höhe von 75 % und somit das Maximum und Prof. Dr. Zieschang einen Anspruch in Höhe von 60 % der jeweils fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalles ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt werden. 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 Altersversorgungsverbindlichkeiten in der deutschen 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 Versorgungsfalles wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nichtselbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist die Hinterbliebenenversorgung wie folgt geregelt: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall erhält die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbweise 10 % und jede Vollweise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risikolebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat 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 8,0 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 auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet. Bei den vor 2012 ernannten Vorstandsmitgliedern erfolgt dies soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Jahresfixums übersteigt. Bei den seit 2012 ernannten Vorstandsmitgliedern wird die Entschädigung bis zum Ende des Monats, in dem das 62. bzw. 65. Lebensjahr vollendet wird, in voller Höhe auf das Ruhegehalt angerechnet. 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.

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche Zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-Fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Demnach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13 % der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein

individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt dies für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 667 Anwartschaften (davon 641 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2022 ein Barwert von 12,5 Mio € (im Vorjahr: 14,5 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 8,2 Mio € gegenüber aktiven und 4,3 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 8,0 Jahren (im Vorjahr: 9,3 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die außertariflichen leitenden Angestellten die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 24 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 8,4 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 6,0 Mio € (im Vorjahr: 6,5 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,5 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 7,0 Jahre (im Vorjahr: 8,3 Jahre).

Die Richtlinien Nr. 2 und Nr. 3 sowie die Betriebsvereinbarung BV 47 wurden durch die neugefasste Betriebsvereinbarung BV 47 und die zusammengefasste Richtlinie 2 mit Wirkung zum 1. Januar 2017 ersetzt. Die Neufassung unterscheidet sich von der bis dahin gültigen dadurch, dass die Beitragsverzinsung ab dem 1. Januar 2017 nicht mehr mit einem festen Zins in Höhe von 6 % und nicht mehr durch direkte Zinszurechnung über Altersfaktoren erfolgt, sondern jährlich in Höhe eines marktorientierten Zinssatzes, jedoch mindestens in Höhe von 2 % p. a. und höchstens in Höhe von 6 % p. a. Beiträge, die bis zum 31. Dezember 2016 eingezahlt wurden, entwickeln sich weiterhin nach der bis dahin gültigen Fassung.

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2022 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2022)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2022	66,3	-24,6	41,7
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,0	0,0	2,0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	2,0	0,0	2,0
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	0,6	-0,2	0,4
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	3,5	0,0	3,5
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-14,5	0,0	-14,5
Summe Remeasurements	-11,0	0,0	-11,0
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,3	0,0	0,3
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,5	0,8	-1,7
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2022	55,7	-24,0	31,7

Pensionsverpflichtungen (2021)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2021	71,4	-24,7	46,7
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,3	0,0	2,3
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	2,3	0,0	2,3
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	0,3	-0,1	0,2
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,6	-0,6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	-2,3	0,0	-2,3
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-3,5	0,0	-3,5
Summe Remeasurements	-5,8	-0,6	-6,4
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,1	0,0	0,1
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,0	0,8	-1,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2021	66,3	-24,6	41,7

Saldierung

Nachstehend erfolgt die Verrechnung der Pensionsverpflichtungen mit dem zur Insolvenzversicherung vorgehaltenen Planvermögen:

Saldierung

in Mio €	2022	2021
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	25,2	30,1
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-24,0	-24,6
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	1,2	5,5
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	30,5	36,2
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	31,7	41,7

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2022	2021
Gehaltstrend	2,25 %	2,25 %
Rechnungszinssatz	3,69 %	0,90 %
Rentendynamik	2,25 %/2,25 % einmalig 10,0%	1,75 %/2,25 %
Sterbewahrscheinlichkeit	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

Die maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen beziehen sich auf die Pensionsverpflichtungen des Fraport-Konzerns. Allen Pensionsverpflichtungen liegen im Wesentlichen die gleichen Annahmen zugrunde, wobei die Anpassung der Renten lediglich auf Pensionsverpflichtungen der Vorstände berechnet wird.

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versiche-

rechnungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Die Ermittlungsmethode zur Sensitivitätsanalyse wurde nicht verändert. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

Sensitivitätsanalyse (31.12.2022)

in Mio €	2022	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,6	-1,7
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	0	1,7
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,8	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter ¹⁾	2,3	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 2,3 Mio € erhöhen.

Sensitivitätsanalyse (31.12.2021)

in Mio €	2021	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,6	-3,4
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,0	1,0
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,0	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter ¹⁾	1,8	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,8 Mio € erhöhen.

Das Pensionierungsalter hat keinen Einfluss auf die Pensionen des Vorstands und wurde nur für übrige Pensionen gerechnet. Die Gehaltsanpassung hat, aufgrund der Struktur der jeweiligen Pensionspläne, keinen Einfluss auf die Pensionsverpflichtungen.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Plänen ist der Konzern den oben genannten versicherungsmathematischen Risiken sowie dem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Aufgrund der im Konzern vorhandenen Liquidität besteht für die nicht rückgedeckten Verpflichtungen kein Risiko im Hinblick auf die Erfüllung.

Pläne mehrerer Arbeitgeber

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 beläuft sich wie im Vorjahr auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; davon übernimmt der Arbeitgeber 5,3 %; die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 1,7 %. 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 9,0 % 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.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.8), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen. Darüber hinaus wird auf die tarifvertraglichen Risiken aus der ZVK-Versorgung im Risiko- und Chancenbericht des Lageberichts verwiesen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer

Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen dazu verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfangs kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung) ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 22,0 Mio € (im Vorjahr: 19,2 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 24,2 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 71,6 Mio € (im Vorjahr: 68,4 Mio €) abgeführt.

39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2021
Ertragsteuerrückstellungen	24,7	77,0	101,7	29,4	83,7	113,1

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 101,7 Mio € (im Vorjahr: 113,1 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

40 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2022	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2022
Personal	163,9	-73,6	-28,0	54,4	116,7
davon langfristig	63,1				45,4
davon kurzfristig	100,8				71,3

Die Personalrückstellungen betreffen neben den Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ insbesondere getroffene Regelungen der Altersteilzeit sowie Rückstellungen für variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 23) saldiert.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2022	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2022
Umweltschutz	40,7	-2,1	0,0	9,4	-11,9	36,1
Passiver Schallschutz	31,4	-3,4	-25,3	0,0	-0,9	1,8
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	13,9	-0,3	-0,5	0,0	-2,0	11,1
Wirbelschleppen	16,9	-2,9	0,0	7,7	-1,6	20,1
Übrige	83,4	-15,1	-30,8	112,4	-0,2	149,7
Gesamt	186,3	-23,8	-56,6	129,5	-16,6	218,8
davon langfristig	97,6					90,9
davon kurzfristig	88,7					127,9

Die Umweltschutzrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2022 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 1,9 Mio € (im Vorjahr: 2,4 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 9,1 Mio € (im Vorjahr: 10,0 Mio €) und nach fünf Jahren 24,2 Mio € (im Vorjahr: 26,8 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVW vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Die Antragsfrist für Maßnahmen aus dem Programm ist seit dem 13. Oktober 2021 abgelaufen. Rechnungen für fristgerecht beantragte Maßnahmen konnten noch bis zum 12. Oktober 2022 eingereicht werden. Die zum 31. Dezember 2022 verbleibende Rückstellung in Höhe von 1,8 Mio € betrifft fristgerecht eingereichte und noch in Abwicklung befindliche Rechnungen. Für sämtliche unter „Passiver Schallschutz“ ausgewiesenen Verpflichtungen besteht zum Stichtag ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab. Da die Antragsfrist im Oktober 2022 abgelaufen ist, erfolgte die erfolgsneutrale Auflösung des überschüssigen Rückstellungsbetrags gegen den entsprechenden Aktivposten.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafen ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2022 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 3,4 Mio € (im Vorjahr: 3,2 Mio €) und nach fünf Jahren 7,6 Mio € (im Vorjahr: 10,0 Mio €). Im Geschäftsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der erwarteten Mittelabflüsse, die zu einer erfolgsneutralen Auflösung in Höhe von 0,5 Mio € führte.

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorgeprogramm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2022 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 3,7 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 10,0 Mio € (im Vorjahr: 8,1 Mio €) und nach fünf Jahren 6,4 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €). Die Zuführungen im Geschäftsjahr wurden in vollem Umfang erfolgsneutral gegen den korrespondierenden Aktivposten gebildet (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 62,0 Mio € (im Vorjahr: 25,1 Mio €), die im Geschäftsjahr 2022 umsatzmindernd erfasste Zuführungen in Höhe von 52,5 Mio € enthalten, Rückstellungen für mögliche Schadensregulierungen im Zusammenhang mit der starken Erholung des Verkehrs- und Passagieraufkommens im Geschäftsjahr in Höhe von 36,9 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €), Rückstellungen für Zinsen im Zusammenhang mit erwarteten Steuernachzahlungen von 7,3 Mio € (im Vorjahr: 16,8 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 5,2 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €). Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

41 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2022 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2022

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	2.585,2				2.585,2	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177,1				177,1	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	142,4				142,4		142,4	0,0
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			1.056,7		1.056,7	977,0	79,7	
Sonstige Beteiligungen		130,4			130,4			130,4
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	27,6				27,6		27,6	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0				0,0			0,0
Sonstige Ausleihungen	228,4				228,4		228,4	
Gesamt	3.160,7	130,4	1.056,7	0,0	4.347,8	977,0	478,1	130,4
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	506,7				506,7		506,7	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.078,6				1.018,9		1.018,9	
Finanzschulden	10.925,6				9.993,9	1.934,8	8.059,1	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					0,0		0,0	
Übrige Derivate				0,7	0,7		0,7	
Eigenkapital-Option				0,0	0,0			0,0
Gesamt	12.510,9	0,0	0,0	0,7	11.520,2	1.934,8	9.585,4	0,0

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2021 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2021

In Mio €	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	Buchwert FVTPL	Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
						Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	2.662,8				2.662,8	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152,3				152,3	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	173,3				185,5		94,2	91,3
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			846,5		846,5	751,4	95,1	
Sonstige Beteiligungen		109,2			109,2			109,2
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	14,5				14,5		14,5	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	76,1				87,8			87,8
Sonstige Ausleihungen	62,6				62,6		62,6	
Gesamt	3.141,6	109,2	846,5	0,0	4.121,2	751,4	266,4	288,3
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	370,6				370,6		370,6	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	995,0				1.335,3		1.335,3	
Finanzschulden	9.934,0				9.993,9	2.208,7	7.785,1	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					4,7		4,7	
Übrige Derivate				4,6	4,6		4,6	
Eigenkapital-Option				22,4	22,4			22,4
Gesamt	11.299,6	0,0	0,0	27,0	11.731,5	2.208,7	9.500,3	22,4

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

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

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Die sonstigen Ausleihungen unterliegen einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt. In den sonstigen Ausleihungen enthalten sind Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Da die Schuldscheindarlehen überwiegend variabel verzinslich sind, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen.

Langfristige Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

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

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte. Im Geschäftsjahr 2022 wurden die zwei Zinsswaps, die im Zusammenhang mit dem Engagement in Griechenland standen, im Rahmen einer Refinanzierung vorzeitig aufgelöst.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt. Die im Vorjahr in Stufe 3 ausgewiesene Eigenkapital-Option in Bezug auf bis zu 8,4 % der Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B wurde im Dezember 2022 vollständig ausgeübt.

Bei den wesentlichen nicht beobachtbaren Inputfaktoren für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd handelt es sich für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts um die prognostizierten Cash Flows – die auf den künftigen Einnahmen und den geplanten Investitionen der Gesellschaft basieren – sowie den verwendeten Abzinsungsfaktor. Als Abzinsungsfaktor diente der WACC, ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz nach Steuern.

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2022 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2022	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2022
Sonstige Beteiligungen	108,8	0,0	0,0	0,0	21,4	130,2

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2021 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2021	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2021
Eigenkapital-Option	-29,5	0,0	7,1	0,0	0,0	-22,4
Sonstige Beteiligungen	104,2	0,0	0,0	0,0	4,6	108,8

Bei den Veränderungen der Annahmen würden die beizulegenden Zeitwerte folgende Beträge ergeben:

Sensitivitäten 2022

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
	Diskontierungszinssatz			Wachstumsprognosen				
		+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %	
Sonstige Beteiligungen	9,8 %	98,9	165,6	135,7	124,6	124,0	137,1	

Sensitivitäten 2021

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
	Diskontierungszinssatz			Wachstumsprognosen				
		+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %	
Eigenkapital-Option	6,8 %	-15,4	-34,2	-23,9	-20,8	N/A	N/A	
Sonstige Beteiligungen	11,0 %	85,9	134,7	111,4	106,2	108,3	109,4	

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2022 und 2021 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2022	2021
Finanzielle Vermögenswerte		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-168,1	-2,0
FVOCI mit Recycling	-57,7	-2,5
FVOCI ohne Recycling	21,2	4,7
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	4,5	-0,6
FVTPL	12,0	8,9

Das Nettoergebnis setzt sich aus erfolgswirksamen Änderungen der beizulegenden Zeitwerte, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividendenerträge von FVOCI gehaltenen Finanzinstrumenten werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt.

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten FVTPL enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von einem Zinsswap, für den im Laufe des Geschäftsjahres 2022 kein Grundgeschäft bestand. Darüber hinaus wurde die erfolgswirksame Änderung der Eigenkapital-Option vor deren Ausübung in dieser Position berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zinsrisiken begegnet Fraport durch Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie aus bestehenden, variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsswaps sowie Zinsswaps mit eingebetteten Floors abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten.

Die im Zusammenhang mit der Finanzierung der griechischen Gesellschaften im Vorjahr bestehenden Derivate wurden im Geschäftsjahr 2022 im Rahmen einer erfolgten Refinanzierung vorzeitig aufgelöst. Die Bewertungsergebnisse der Derivate wurden während der Laufzeit im sonstigen Ergebnis erfasst und führten im Zuge des Abgangs zu einem Recycling der Erträge in Höhe von 8,3 Mio €, die im Finanzergebnis ausgewiesen werden.

Zum Abschlussstichtag besteht im Konzern ein Zinsswap (im Vorjahr: drei).

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Zinsswaps	30,0	160,7	-0,7	-9,3	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	0,0	130,7	0,0	-4,7	0,0	0,0
davon Trading	30,0	30,0	-0,7	-4,6	0,0	0,0
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	0,0	-22,4	0,0	0,0

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen:

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	0,0	4,7
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	0,7	4,6
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	0,0	22,4

Es wird ein Zinsswap (im Vorjahr: ein) als FVTPL klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

42 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand als Hauptentscheidungsträger und ist als Anlage des Anhangs beigefügt.

Für die Segment-Berichterstattung werden dieselben Rechnungslegungsvorschriften zugrunde gelegt, wie sie im Konzern-Abschluss angewendet werden.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG am Standort Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling und International Activities & Services eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Konzern-Gesellschaften, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Dem Segment Aviation sind der Strategische Geschäftsbereich Aviation sowie die in die Prozesse am Standort Frankfurt eingegliederten Konzern-Gesellschaften zugeordnet.

Das Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst. Zudem werden diesem Segment die Konzern-Gesellschaften zugeordnet, die in diese Aktivitäten am Standort Frankfurt integriert sind.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Konzern-Gesellschaften gebündelt.

Das Segment International Activities & Services umfasst aggregiert aufgrund der Gleichartigkeit der ökonomischen Kriterien die Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und die Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen (International Activities). Die Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften besteht in dem Betrieb von Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt oder der Erbringung von flughafenahen Dienstleistungen und ist überwiegend ausgerichtet auf die Nutzer der Flughafeninfrastruktur. Sie unterliegt in Teilbereichen landesspezifischen regulatorischen Vorgaben für den Betrieb von Flughafeninfrastruktur. Daneben werden dem Segment die internen Servicebereiche Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Konzern-Gesellschaften sowie der Strategische Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen zugeordnet, da sie überwiegend interne Leistungen für den Fraport-Konzern erbringen.

Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen sowie dem Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 64,3 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 22,2 Mio € und ein EBIT von –7,2 Mio €.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicebereiche, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicebereiche werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment International Activities & Services zugeordnet. Die Konzern-Gesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport-AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen und Energieversorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Des Weiteren sind in den intersegmentären Erträgen diejenigen Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus Unternehmenszusammenschlüssen und gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand dieser Struktur eindeutig einem Segment zugeordnet.

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA, Peru und Brasilien. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 90,0 Mio € (im Vorjahr: 68,3 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 erhöhten sich von 551,6 Mio € im Vorjahr auf 595,9 Mio € zum 31. Dezember 2022. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen im Jahr 2022 590,1 Mio € (im Vorjahr: 345,2 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 1.094,9 Mio € (im Vorjahr: 726,7 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 443,8 Mio € (im Vorjahr: 255,4 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2022 1.933,0 Mio € (im Vorjahr: 1.986,7 Mio €).

Die Zugänge bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die FraAlliance GmbH (Segment Aviation) sowie die PEG Europa Real Estate GmbH (Segment Retail & Real Estate). Der Abgang bei den assoziierten Unternehmen betrifft die Veräußerung sämtlicher Anteile an der Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) (Segment Interanational Activities & Services). Darüber hinaus erfolgte im Geschäftsjahr 2022 die Veräußerung der Kapitalanteile an der D-Port Logistik GmbH (Segment Retail & Real Estate). Die Effekte aus den Zu- beziehungsweise Abgängen werden in Tz. 2 näher erläutert. Die vorgenannten Veränderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Segment-Berichterstattung.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 740,8 Mio € (im Vorjahr: 467,8 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

43 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde ein Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 787,3 Mio € (im Vorjahr: 392,6 Mio €) erzielt. Die Verbesserung von 394,7 Mio € resultierte insbesondere aus einem gestiegenen Betriebsergebnis. Darüber hinaus wurde im Vorjahr der operative Cash-Flow durch Auszahlungen in Verbindung mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ belastet.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag im Berichtsjahr mit 1.305,8 Mio € um 172,6 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte vor allem aus Kapitaleinzahlungen in Höhe von 375,3 Mio € in das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya. Höheren Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte, insbesondere in Lima, standen geringere Mittelabflüsse für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen am Standort Frankfurt gegenüber. Darüber hinaus verringerten Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an den at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften Xi'an und D-Port den Mittelabfluss um insgesamt 173,5 Mio €.

Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit auf 1.216,0 Mio € (im Vorjahr: 2.304,2 Mio €).

Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit hat sich im Vorjahresvergleich deutlich um 1.213,1 Mio € auf 882,3 Mio € verringert. Im Vorjahr erfolgten, unter anderem im Zusammenhang mit einer Anleiheemission, deutlich umfangreichere Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung als im Geschäftsjahr 2022. Vor dem Hintergrund der abgeschlossenen Refinanzierung bei Fraport Greece wurden Finanzschulden in Höhe von 913,8 Mio € vorzeitig getilgt und in Höhe von 960,0 Mio € refinanziert. Bei den Transaktionen mit „Nicht beherrschenden Anteilen“ handelt es sich um den Verkauf von Kapitalanteilen und Darlehen an den Mitgesellschafter der griechischen Gesellschaften. Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2022 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 826,2 Mio € (im Vorjahr: 431,2 Mio €) aus.

Die Zusammensetzung der Finanzmittelbestände und die Darstellung von zahlungsunwirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten sind in den folgenden Übersichten enthalten. Bezüglich der Entwicklung der Leasingverbindlichkeiten wird auf die Angaben in Tz. 20 verwiesen.

Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Bank- und Kassenbestände	579,6	220,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	246,6	210,8
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	826,2	431,2
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	1.619,7	2.156,9
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	139,3	74,7
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	2.585,2	2.662,8

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

in Mio €	1.1.2022	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Sonstige zahlungswirksame Veränderungen der Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2022
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	9.306,4	2.011,6	-913,8	52,3	31,6	33,7	6,8	-812,6	9.716,0
Kurzfristige Finanzschulden	627,6	0,0	-393,4	139,0	19,1	4,7	0,0	812,6	1.209,6
Sonstige Finanzierung	30,8	0,0	-4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	26,8

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

in Mio €	1.1.2021	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Zahlungswirksame Veränderungen der kurzfristigen Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2021
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	6.936,5	2.798,4	0,0	0,0	12,3	-4,4	7,2	-443,6	9.306,4
Kurzfristige Finanzschulden	810,7	0,0	-424,2	-244,6	42,1	0,0	0,0	443,6	627,6
Sonstige Finanzierung	40,3	0,0	-9,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,8

Sonstige Angaben

44 Long-Term Incentive Programm (ab 2020 Performance Share Plan PSP)

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 Vergütungs-Komponente besteht aus einem Performance Share Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode. Bei Planbeginn wird jedem Vorstandsmitglied ein im Dienstvertrag festgelegter Zielbetrag in € als Zuteilungswert in Aussicht gestellt. Dieser Betrag wird durch den initialen Fair Value (das heißt den finanzmathematisch ermittelten Zeitwert nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütung“) je Performance Share zum Beginn der Performance-Periode dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl zugeteilter virtueller 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 ausgerichteteres Leistungskriterium genutzt, das 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 Prozentpunkte 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 Prozentpunkte oder mehr über der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 150 %. Zielerreichung 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 dabei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahres, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt.

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 drei 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 2022 wurden 100.624 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2022 wird eine Rückstellung für die noch laufenden LTIP Tranchen in Höhe von 1,9 Mio € und das PSP in Höhe von 3,0 Mio € ausgewiesen.

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 ein aufwandswirksamer Effekt von 1,1 Mio € (im Vorjahr Aufwand: 5,8 Mio €), welcher im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfallen 0,7 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) auf Vorstände und 0,4 Mio € (im Vorjahr: 2,0 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 31.12.2022 Vorstand	Fair Value 31.12.2022 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2021 Vorstand	Fair Value 31.12.2021 Leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2019	34,01	36,55	52,10	56,60
Geschäftsjahr 2020 ¹⁾	9,45	10,61	17,06	16,11
Geschäftsjahr 2021 ²⁾	39,39	32,14	46,95	35,72
Geschäftsjahr 2022	25,75	22,20	42,53	33,54

¹⁾ Fair Value für den Vorstand seit dem Geschäftsjahr 2020 i.R. des PSP berechnet

²⁾ Fair Value für die leitenden Angestellten ab dem Geschäftsjahr 2021 erstmals im Rahmen des PSP berechnet

Zum 1. Januar 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 Zielerreichung 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 2022 wurden am 1. Januar 2022 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2025.

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 in den letzten drei Kalendermonaten vor dem Ende der Performance-Periode zuzüglich der 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 2019 bis 2022 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 beziehungsweise des PSP zugrunde gelegt.

45 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Bürgschaften	2,1	2,5
Garantien	1.721,1	673,5
davon Vertragserfüllungsgarantien	1.644,3	585,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	89,9	79,6
Gesamt	1.813,1	755,6

Die abgeschlossenen Garantien resultieren überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten.

Die Garantien enthalten mit 1.644,3 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien, von denen die wesentlichsten nachfolgend erläutert werden.

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 bestehen Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden im Jahr 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen in Höhe von 31,2 Mio € (im Vorjahr: 37,8 Mio €). Garantien mit den damit zusammenhängenden Bautätigkeiten (im Vorjahr: 29,4 Mio €) und der Finanzierung (im Vorjahr: 7,3 Mio €) existieren nicht mehr. Beide Garantien sind aufgrund vertraglicher Erfüllungen und Vereinbarungen in 2022 erloschen.

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 (vgl. Tz 22). Diese neue Konzession läuft von 2027 bis 2051. Im Zuge dieses Erwerbs musste die Konzessionsgesellschaft Fraport TAV Antalya Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. mit Unterzeichnung des Konzessionsvertrags am 28. Dezember 2021 eine Vertragserfüllungsgarantie gegenüber der türkischen Luftfahrtbehörde als Konzessionsgeber vorlegen. Diese Garantie wird aktuell durch die türkische Ziraat Bank gestellt und durch die Gesellschafter entsprechend ihrer Anteile im Konsortium rückbesichert (Fraport-Anteil: 38,3 Mio €).

Im ersten Quartal 2022 wurde im Zusammenhang mit dieser neuen Konzession in Antalya eine Vorauszahlung auf die Konzessionsgebühr in Höhe von 1.812,5 Mio € an den türkischen Konzessionsgeber geleistet. Hierfür hat die Konzessionsgesellschaft eine Finanzierung in Höhe von 1.225,0 Mio € über ein Bankenkonsortium aufgenommen. Zur Finanzierung der vertraglich verpflichtenden Ausbautätigkeiten am Standort Antalya wurden weitere Finanzmittel von Banken in Anspruch genommen, so dass die Betriebsgesellschaft zum Stichtag Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt circa 1.361,0 Mio € zeigt. Die Fraport AG, als Gesellschafterin, hat entsprechend ihrem Anteil eine Finanzierungsgarantie zugunsten des Bankenkonsortiums in Höhe von insgesamt 687,3 Mio € begeben.

Im Zusammenhang mit der aktuell bestehenden Konzession am Flughafen Antalya, Türkei, an der die Fraport AG zu 50% beteiligt ist, wurden 2022 vertragsgemäß die Gesellschaftergarantien von bislang 150,0 Mio € (75,0 Mio € Fraport-Anteil) auf 125,0 Mio € (62,5 Mio € Fraport-Anteil) für ein bestehendes Darlehen (Finanzierung durch die türkische Akbank beziehungsweise als ausreichende Bank die spanische Banco Santander) reduziert. Weiterhin besteht im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 3,8 Mio € (im Vorjahr: 5,6 Mio €).

Betreffend die Konzessionsverträge in Porto Alegre und Fortaleza, Brasilien, bestehen Garantien in Höhe von 401,7 Mio € (im Vorjahr: 376,4 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 beziehungsweise 34,0 Mio € (im Vorjahr: 35,6 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.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 24,6 Mio € (im Vorjahr 14,6 Mio €). Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen der Tochtergesellschaft in Lima

Bei den Konzern-Gesellschaften Fraport USA bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 7,0 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr 7,5 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem 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 6,5 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei der Konzern-Gesellschaft Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 6,9 Mio € (im Vorjahr: 13,1 Mio €). Unter die sonstigen Eventualverbindlichkeiten fallen im Jahr 2022 auch mögliche Ansprüche der lokalen Behörden gegen die brasilianische Fraport-Gesellschaft in Porto Alegre für die Umsiedlung/den Bau alternativer Wohngebäude für die Bewohner der an das Flughafengelände angrenzenden Siedlung "Vila Nazare". Die Umsiedlung ist vollständig abgeschlossen. Trotz einer möglichen Aktivierung dieser Aufwendungen sind diese unter den Haftungsverhältnissen auszuweisen. In Summe handelt es sich bei diesem Sachverhalt um umgerechnet 68,5 Mio € (im Vorjahr 52,9 Mio €).

Von den Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 107,1 Mio € (im Vorjahr: 120,1 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen in Höhe von 34,0 Mio € (im Vorjahr: 35,6 Mio €).

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen sonstige Verpflichtungen in Höhe von 144,4 Mio € (im Vorjahr 48,4 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme in Höhe von 59,1 Mio €, (im Vorjahr: 24,0 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 80,1 Mio € (im Vorjahr: 5,3 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

In den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, Lima, Peru, Fortaleza und Porto Alegre, Brasilien, sowie der 14 griechischen Regionalf Flughäfen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafeninfrastruktur vereinbart worden (siehe auch Tz. 49).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten neben dem Bestellobligo weiterhin zukünftige Aufwendungen aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen über Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen. Für diese Verträge wurden aus Wesentlichkeitsgründen keine Nutzungsrechte nach IFRS 16 angesetzt. Die Verträge werden wie Operate Leases im Aufwand erfasst.

Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.387,3	1.234,3

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operate Leases

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	6,7	6,9
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	7,2	8,0
länger als 5 Jahre	0,1	0,0
Gesamt	14,0	14,9

47 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu überwachen sowie durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Dazu werden, je nach Einschätzung des Risikos, ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Neu abgeschlossene derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, zum Beispiel für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Vorstand Controlling und Finanzen monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Vorstand Controlling und Finanzen sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzern-Finanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Ausführungen wird auf das Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB-“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB-“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen. Es wird ein niedriges Kreditrisiko angenommen, sofern der Schuldner eines finanziellen Vermögenswerts bei Erstantritt beziehungsweise am Bilanzstichtag ein externes Rating mit „Investment Grade“ aufweist.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die wesentlichen Wertpapiere und Schuldscheindarlehen wie folgt:

Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Fremdkapitalinstrumente	1.281,7	901,5

Die Bruttobuchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
AAA	6,2	0,0
AA+	5,1	5,5
AA	38,9	29,1
AA-	187,3	45,1
A+	252,6	76,4
A	161,5	197,7
A-	93,9	66,3
BBB+	252,6	191,7
BBB	192,6	228,1
BBB-	87,4	61,6
BB	0,0	0,0
Nicht geratet	3,6	0,0
Gesamt	1.281,7	901,5

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln (zum Bruttobuchwert) besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende langfristige Emittentenratings:

Emittentenrating liquide Mittel

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	0,0	0,0
AA-	389,0	210,0
A+	631,7	713,2
A	300,8	332,4
A-	629,4	1.016,2
BBB+	159,7	181,0
BBB	3,6	2,7
BBB-	0,8	0,4
BB+	0,0	0,0
BB	0,0	0,0
BB-	16,2	9,9
B+	0,0	0,0
B	0,0	0,9
B-	451,8	193,9
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	2,2	2,3
Gesamt	2.585,2	2.662,9

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen in Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert

werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2022

in Mio €	Summe	2023		2024		2025 – 2029		2030 – 2034		2035 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	12.622,1	236,0	1.199,9	221,3	1.433,6	824,7	6.101,1	317,2	1438,9	143,6	705,8
Leasingverbindlichkeiten	264,2	–	47,6	–	41,1	0	136	0	8,3	0	31,2
Konzessionsverbindlichkeiten	2.037,4	–	48,1	–	25,8	–	263,8	–	305,9	–	1.393,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	506,7	–	444,4	–	52,7	–	9,4	–	0,2	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	100,6	–	88,6	–	4,7	–	0,1	–	–	–	7,2
Derivative Finanzinstrumente	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsswaps	0,7	0,3	–	0,2	–	0,2	–	–	–	–	–
davon Trading	0,7	0,3	–	0,2	–	0,2	–	–	–	–	–
davon Hedge Accounting	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2021 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2021

in Mio €	Summe	2022		2023		2024 – 2028		2029 – 2033		2034 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	11.366,4	182,0	555,9	174,9	862,8	701,3	6.069,3	279,2	1.889,1	125,7	526,2
Leasingverbindlichkeiten	289,6	0	49,3	–	42,8	0	154,8	0	10,6	0	32,1
Konzessionsverbindlichkeiten	2.519,4	0	24,6	0	41,3	0	288,2	0	357,3	0	1.808,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	370,6	0	298,8	0	57,4	0	12,0	0	2,4	0	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	76,5	0	55,8	0	10,5	0	–	0	–	0	10,2
Derivative Finanzinstrumente	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zinsswaps	17,4	4,1	0	3,2	0	7,8	0	2,2	0	0,1	0
davon Trading	4,5	1,4	0	1,3	0	1,8	0	–	0	–	0
davon Hedge Accounting	12,9	2,7	0	1,9	0	6,0	0	2,2	0	0,1	0

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettzahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

In Projektfinanzierungen von ausländischen Konzern-Gesellschaften sind für diese Art von Finanzierungen typische 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. Darüber hinaus wurden für die Besicherung der Projektfinanzierung Verpfändungen, beispielsweise der Unternehmensanteile oder der mit den Dienstleistungskonzessionen in Verbindung stehenden Vermögenswerten, vereinbart.

In besonderen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG sind Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft enthalten. Sofern sich durch derartige Veränderungen nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Zum Stichtag befanden sich die meisten Gesellschaften im Einklang mit den Bestimmungen der Finanzierungsverträge. Für Gesellschaften, die die geforderten Finanzkennzahlen nicht einhalten konnten, wurden zum 31. Dezember 2022 im Einklang mit den dafür vorgesehenen Regelungen in den Finanzierungsverträgen Einigungen mit den finanzierenden Banken erzielt.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash-Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar (US-\$) und Peruanischem Nuevo Sol (PEN). Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und gegebenenfalls durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden bei einer Abweichung von 10 % diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

Währungskurs sensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2022		31.12.2021	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-\$/PEN	0,40	0,40	0,26	0,26

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird, so weit wie möglich, durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Finanzrisikoausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Auswirkungen von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des Zehn-Jahres-Euroswapsatzes. Dabei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken dürfen einfache derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Floors und Swaptions eingesetzt werden.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung.

Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: Euro (EUR): 3,25 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,25 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 15,75 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,00 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 4,00 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 10,50 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2022 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 8,6 Mio € (im Vorjahr: 28,2 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 8,6 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 7,6 Mio € (im Vorjahr: 26,5 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2022	8,6	1,0	7,6
31.12.2021	28,2	1,7	26,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 39,7 Mio € (im Vorjahr: 47,9 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 39,7 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 107 Basispunkte (im Vorjahr: 33 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2022	8,2	0,6	7,6
31.12.2021	26,8	0,3	26,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 107 Basispunkte (im Vorjahr: 33 Basispunkte) beträgt -25,1 Mio € (im Vorjahr: -9,4 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -25,1 Mio € höher (niedriger).

Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen und verfolgt darüber hinaus sehr aufmerksam die Entwicklung auf den verschiedenen Finanzierungsmärkten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten
	– liquide Mittel
	– kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2022	31.12.2021
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	6,9	8,4
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	3,3	2,8

Infolge des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie und der signifikant negativen finanziellen Entwicklung im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit konnten die dargestellten Bandbreiten beziehungsweise Schwellenwerte in Bezug auf die Verschuldungskennzahlen teilweise nicht eingehalten werden. Im Geschäftsjahr 2022 wird angesichts der weiterhin auf niedrigem Niveau erwarteten operativen Entwicklung und den voranschreitenden Bautätigkeiten, insbesondere am Standort Frankfurt und in Lima, eine weitere Erhöhung der Netto-Finanzschulden erwartet. Infolgedessen liegt die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA im Konzern voraussichtlich im hohen einstelligen Bereich. Es wird jedoch erwartet, dass sich diese Kennzahl aufgrund der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wieder dem Zielwert von fünf annähert.

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2022 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

48 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und deren Tochterunternehmen. Darüber hinaus enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge im Geschäftsjahr 2021 den vom Bund und dem Land Hessen gleichermaßen gewährten Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten (siehe auch Tz. 7). Die vom Land Hessen in diesem Zusammenhang gebilligte Ausgleichszahlung belief sich auf 79,9 Mio €.

Alle Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2022	0,9	0,2	98,7	4,9	19,6
Umsatzerlöse	2021	0,8	0,4	87,7	6,2	19,0
	2022	1,7	7,5	6,5	14,5	80,8
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2021	1,3	8,1	10,9	12,8	47,6
	2022	0,0	0,0	0,8	0,1	0,0
Zinsen	2021	0,0	0,0	0,2	15,3	0,0
	2022	0,0	0,0	10,5	0,5	0,0
Forderungen	2021	0,0	0,1	5,6	79,9	0,0
	2022	0,0	0,0	27,7	0,0	0,0
Darlehensforderungen	2021	0,0	0,0	14,5	76,1	0,0
	2022	0,1	0,0	37,4	2,5	4,7
Verbindlichkeiten	2021	0,0	0,2	16,3	2,8	4,1

Die Darlehensforderungen beziehungsweise Forderungen gegenüber assoziierte Unternehmen im Geschäftsjahr 2021 beinhalten im Wesentlichen das Darlehen und die Zinsforderungen gegenüber der Thalita Trading Ltd.. Im Zusammenhang mit den bestehenden Sanktionsmaßnahmen gegen Russland infolge des Ukraine-Kriegs erfolgte zum 30. Juni 2022 die vollständige Abschreibung der Forderungen im Berichtszeitraum (siehe Tz. 22).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen beinhalten insbesondere erhaltene Vorabdividenden für das Geschäftsjahr 2022.

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 45 und Tz. 46 verwiesen. Zu den sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Personen siehe Tz. 46.

Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihre Familienangehörigen definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

Vergütung des Managements

Mio €	2022	2021
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	7,5	4,3
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,1	1,4
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,0
Aktienbasierte Vergütungen	2,9	3,2
Gesamt	11,5	8,9

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats Tätigkeit. Darüber hinaus erhalten sie eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2022 gewährten Zuwendungsbetrag für den Performance Share Plan (PSP, siehe auch Tz. 54).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 3,4 Mio € (im Vorjahr: 3,3 Mio €).

Mit einem ehemaligen Vorstandsmitglied besteht ein Vertrag zur Erbringung von Beratungsleistungen mit einem Vertragsvolumen im Berichtsjahr < 0,2 Mio €. Der Vertrag ist zu marktüblichen Konditionen geschlossen.

Für Aufsichtsratsmitglieder bestehen ausstehende Salden im Zusammenhang mit gebildeten Rückstellungen in Höhe von 0,9 Mio €.

49 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Demnach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International-Civil-Aviation-Organization-(ICAO-)Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs-Entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs-Entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie seit 1. Juli 2012 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die zuständige Genehmigungsbehörde für den Flughafen Frankfurt Main ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt und wird in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.
- Ab dem 1. Januar 2022 erfolgte eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 4,3 % sowie eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Entgelte. Darüber hinaus enthält die Entgeltordnung ein Anreizprogramm „Recovery Program FRA 2022“ für Airlines mit dem Ziel, nach den pandemiebedingten Einbrüchen einen zügigen Wiederanstieg des Passagiervolumens am Flughafen Frankfurt Main zu fördern.

- Zum 1. Januar 2023 tritt eine neue Entgeltordnung in Kraft, die eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 4,9 % sowie einem weiteren Anstieg der Lärmzuschläge vorsieht. Auch das Anreizprogramm für Airlines „Recovery Program FRA 2023“ ist in der Entgeltordnung 2023 enthalten.
- Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 34,76 % (im Vorjahr: 28,97 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.
- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG im Jahr 2022 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 16,22 % (im Vorjahr: 17,60 %) und auf Infrastrukturentgelte 13,35 % (im Vorjahr: 11,33 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 35,67 % (im Vorjahr: 42,10 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen. Am 18. Oktober 2022 wurde die Verlängerung der Konzession um fünf Jahre bis November 2046 beschlossen. Mit der Verlängerung geht eine zusätzliche Investitionsverpflichtung in Höhe von 10 Mio € einher.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt nach der im Jahr 2022 beschlossenen Verlängerung 40 Jahre. Weitere Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber) den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima, Peru.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde im Jahr 2017 von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert und endet unter Berücksichtigung einer bestehenden zehnjährigen Verlängerungsoption in 2051. Mit der Verabschiedung der Änderungen wurde der Gesellschaft das zum Flughafenbau benötigte Land übergeben. Im Gegenzug ist sie verpflichtet, in die Flughafeninfrastruktur zu investieren. Im Rahmen des Ausbauprojekts sind die Baumaßnahmen für den luftseitigen Ausbau des Flughafens inzwischen abgeschlossen. Für den Bau des neuen Passagierterminals hat LAP ein Baukonsortium beauftragt, welches als Generalunternehmer die in der Branche üblichen EPC-Leistungen (Engineering, Procurement, Construction) übernimmt, die sämtliche Planungs-, Beschaffungs- und Baumaßnahmen umfassen. Aufgrund der Größe und Komplexität des Projektes sind mit dem Ausbauprogramm diverse Risiken verbunden. Bezüglich weiterer Erläuterungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Neben den Investitionen bestehen für die Gesellschaft weitere Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafeninfrastruktur.

Der Konzessionsnehmer ist zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-\$ p. a., inflationsbereinigt mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Lande-Entgelte und 20 % der internationalen Passagier-Entgelte (TUUA). Des Weiteren wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

Fraport Regional Airports of Greece

Am 14. Dezember 2015 unterzeichneten Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren.

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wurde eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von anfänglich 11,3 Mio € p. a. für Fraport Greece A und von 11,6 Mio € p. a. für Fraport Greece B festgelegt. Die Mindestkonzessionszahlungen werden jeweils um eine inflationsbedingte Anpassung bereinigt. Darüber hinaus steht dem Konzessionsgeber mit Beginn der Konzession über die gesamte Laufzeit eine weitere Abgabe in Höhe von circa 1 € pro abfliegenden Passagier zu. Ab 2021 wird gemäß Konzessionsvertrag zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B erhoben. Im Zusammenhang mit den entstandenen Schäden infolge der Coronavirus-Pandemie hat das griechische Parlament eine Kompensationsvereinbarung für die im vergangenen Jahr entstandenen operativen Verluste ratifiziert. Die Entschädigung erfolgt in Abhängigkeit von der Passagierentwicklung durch den Erlass von fixen Konzessionszahlungen und einen späteren Beginn der ebenfalls zu leistenden variablen Konzessionsgebühr. Aufgrund des Erlasses der fixen Konzessionszahlungen der Jahre 2019 bis 2022 ergab sich im Vorjahr ein positiver Effekt auf die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von insgesamt 92,8 Mio €. Der weitere Erlass der fixen Konzessionsgebühr des Jahres 2023 wurde im Geschäftsjahr 2022 beschlossen und resultierte in einem Ertrag in Höhe von 23,6 Mio €.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Die Baumaßnahmen wurden im April 2021, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, abgeschlossen. Darüber hinaus

werden in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen.

Im Gegenzug ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

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.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughäfen einschließlich durchgeführter Investitionen in einem definierten, ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

Fraport Brasil Aeroporto de Fortaleza und Fraport Brasil Aeroporto de Porto Alegre

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten der Fraport-Konzern und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Nach Zahlung der anfänglichen Einmalgebühren von inflationsbereinigt 291,8 Mio BRL (73,5 Mio €) für Porto Alegre beziehungsweise von 426,9 Mio BRL (107,5 Mio €) für Fortaleza sowie der Erfüllung weiterer aufschiebender Bedingungen begannen Ende August 2017 die Laufzeiten der Konzessionen für Fortaleza von 30 Jahren und für Porto Alegre von 25 Jahren. Der operative Betrieb der beiden Flughäfen wurde vom Fraport-Konzern am 2. Januar 2018 übernommen.

Zusätzlich zu den geleisteten initialen Konzessionsgebühren sind im Fraport-Konzern weitere Anschaffungskosten in Höhe von rund 54,2 Mio € im Rahmen des Erwerbs der Konzession angefallen.

Neben den genannten Zahlungen sind ab 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung in Höhe von anfänglich 9,4 Mio BRL für den Flughafen Fortaleza zu leisten. Für den Flughafen Porto Alegre wurde im Geschäftsjahr 2022 eine Vereinbarung mit den Behörden zur vorzeitigen Zahlung der gesamten fixen Mindestkonzessionszahlungen in Höhe von 37,6 Mio BRL (rund 6,7 Mio €) getroffen. Die Zahlung erfolgte bereits im Dezember 2022. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten. Zur Kompensation der Effekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie wurde mit den zuständigen Behörden für das Geschäftsjahr 2022 erneut eine Einigung erzielt. Der sich daraus ergebene Erstattungsanspruch in Höhe von 18,5 Mio € (im Vorjahr: 26,5 Mio €) wird in den Folgejahren ebenfalls gegen fällige variable und fixe Konzessionszahlungen sowie eine zeitlich befristete Erhöhung der Flughafenentgelte verrechnet.

Zudem bestehen im Rahmen der Konzessionsverträge Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Mit der Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in Porto Alegre im zweiten Quartal 2022 wurden die geplanten, großen Infrastrukturmaßnahmen an beiden Flughäfen abgeschlossen.

Für die Gesellschaften bestehen darüber hinaus weitere vertragsmäßig definierte Standards und Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Bereitstellung, der Nutzung und der Erhaltung der Flughäfen.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der beiden Flughäfen ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughafeninfrastruktur in einem Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen, der den ordnungsmäßigen Betrieb der Flughäfen weiterhin gewährleistet. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

50 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 hat die FraSec Fraport Security Services GmbH in einem zweiten Schritt 25 % der Geschäftsanteile an der FraSec Aviation Security GmbH, vormals FraSec Luftsicherheit GmbH, an die Dr. Sasse Gruppe übertragen. Im Zuge dieser Übertragung hält die Dr. Sasse Gruppe mit insgesamt 51 % die Mehrheit der Anteile an der FraSec Aviation Security GmbH. Die Entkonsolidierung und Erfassung der verbleibenden Anteile zum Fair Value wird mit dem Vollzug des Verkaufs erfolgen. Der Abgang wirkt sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns aus.

Die Konzern-Gesellschaft in Lima ist im Rahmen des Konzessionsvertrags verpflichtet, bis zum 28. Februar 2023 die Terrorsachversicherung mit einem Versicherungsvolumen in Höhe von 200 Mio USD zu erneuern. Aufgrund der anhaltenden politischen Unruhen in Lima konnte das Versicherungsvolumen nicht in dem geforderten Umfang abgeschlossen werden. Der Konzessionsvertrag sieht vor, dass ein mangelnder Versicherungsschutz einen unmittelbaren Verstoß gegen den Konzessionsvertrag, einen sogenannten Event of Default, (zum 1. März 2023) darstellt, der dem Konzessionsgeber ein einseitiges Kündigungsrecht der Konzession einräumt.

Die Konzern-Gesellschaft in Lima hat am 15. Februar 2023 gegenüber dem Konzessionsgeber Force Majeure erklärt, da sie aufgrund von ihr nicht zu vertretenden Gründen, nämlich den politischen Unruhen in Peru, nicht in der Lage ist, ihre vertragliche Verpflichtung zu erfüllen. Durch die Erklärung von Force Majeure wird ein möglicher Default zunächst so lange aufgehoben, bis der Konzessionsgeber zu der Erklärung Stellung genommen hat.

Ziel ist es, über die Erklärung von Force Majeure hinaus vom Konzessionsgeber einen Waiver für die Nicht-Erbringung des geforderten Versicherungsvolumens zu erhalten und damit einen Event of Default zu vermeiden.

Im Hinblick auf die im Dezember neu abgeschlossene Projektfinanzierung zur Ablösung der Brückenfinanzierung und weiteren Finanzierung der Ausbauverpflichtungen besteht das Risiko, dass vereinbarte Auszahlungen nicht erfolgen können oder kurzfristig zurückgezahlt werden müssen.

Eine wirksame Kündigung des Konzessionsvertrages durch den Konzessionsgeber hätte die Ausbuchung der Konzession sowie den Wegfall der geplanten positiven Ergebnisbeiträge zur Folge und würde sowohl das Geschäftsjahr 2023 als auch die geplante positive Geschäftsentwicklung der Folgejahre massiv negativ belasten.

Fraport geht gegenwärtig von einer Einigung mit dem Konzessionsgeber aus.

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

51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2022 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- AirIT Services GmbH
- Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- Airport Cater Service GmbH
- 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 2022 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
- FraSec Flughafensicherheit GmbH

52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2022 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

British Columbia Investment Management Corporation, Victoria, Canada hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 24. Januar 2022 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 21. Januar 2022 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,71 % (das entspricht 2.509.588 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2022 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 2022 52,23 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,92 %.

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 2022): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, British Columbia Investment Management Corporation 2,71 %. 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 36,62 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 15. Dezember 2022 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmenshomepage unter

☑ <http://www.fraport.de/corporategovernance> dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2022

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

Neben dem Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.081,6 Tsd € (im Vorjahr: 1.389,8 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit lang- fristiger Anreizwirkung	2022	2021
				Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	742,3	1.765,5	849,0	2.507,8	2.590,3
Anke Giesen	532,1	1.311,5	647,0	1.843,6	1.905,4
Julia Kranenberg (Mitglied des Vorstands seit 01.11.2022)	92,1	350,0	300,0	442,1	–
Michael Müller (Mitglied des Vorstands bis 30.09.2022)	412,8	619,7	121,3	1.032,5	1.915,9
Dr. Pierre Dominique Prümm	538,4	679,0	379,0	1.217,4	1.265,5
Prof. Dr. Matthias Zieschang	586,4	1.409,0	647,0	1.995,4	2.056,5
Summe	2.904,1	6.134,7	2.943,3	9.038,8	9.733,6

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 2022) sowie die zugewendete PSP-Tranche 2022 zum Auslobungszeitpunkt. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ ist die PSP-Tranche 2022 enthalten.

Erfasster Aufwand aus LTIP bzw. PSP (im Vorjahr LSA) für den Vorstand

in Tsd €	2022	2021
	LTIP bzw. PSP	Gesamt (LSA, LTIP/PSP)
Dr. Stefan Schulte	180,3	1.127,1
Anke Giesen	112,7	852,7
Julia Kranenberg (Mitglied des Vorstands seit 01.11.2022)	66,9	0,0
Michael Müller (Mitglied des Vorstands bis 30.09.2022)	135,9	855,2
Dr. Pierre Dominique Prümm	102,0	418,9
Prof. Dr. Matthias Zieschang	137,4	813,2
Summe	735,2	4.067,1

Der erfasste Aufwand aus LTIP (ab Tranche 2020: PSP) beinhaltet die periodengerechten Zuführungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten LTIP-Tranchen (ab Tranche 2020: PSP).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2022 insgesamt mit 1.336,4 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.378,5 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.644 Tsd € (im Vorjahr: 1.548 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 13.173 Tsd € (im Vorjahr: 17.351 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 21.655 Tsd € (im Vorjahr: 21.897 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 55 und Tz. 56 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2022

Im Geschäftsjahr 2022 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 103,4 Tsd € (im Vorjahr: 108,0 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.

55 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des VorstandsVorstandsvorsitzender
Dr. Stefan Schulte**Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
und vergleichbaren Kontrollgremien****Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Post AG

Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:– President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of
Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto
de Porto Alegre– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto
de Fortaleza

Vorstand Retail & Real Estate

Anke Giesen**Mitglied im Aufsichtsrat:**

– AXA Konzern AG

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Vorstand Arbeitsdirektorin

Julia Kranenberg

(seit 1.11.2022)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH (seit 1.11.2022)

– LPKF Laser & Electronics AG

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

– Airport Cater Service GmbH (seit 7.11.2022)

– Medical Airport Service GmbH (seit 1.1.2023)

– Terminal for Kids gGmbH (seit 1.1.2023)

Mitglied des Verwaltungsausschusses:– Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden
(seit 1.12.2022)**Mitglied im Präsidium:**

– Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (seit 25.11.2022)

Vorstand Arbeitsdirektor

Michael Müller

(bis 30.9.2022)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH (bis 30.9.2022)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

– Airport Cater Service GmbH (bis 30.9.2022)

– Medical Airport Service GmbH (bis 31.12.2022)

– Terminal for Kids gGmbH (bis 31.12.2022)

Mitglied des Verwaltungsausschusses:– Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden
(bis 30.9.2022)**Mitglied im Präsidium:**

– Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (bis 30.9.2022)

Vorstand Aviation & Infrastruktur

Dr. Pierre Dominique Prümm**Board Director:**

– Société Internationale de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied des Vorstands:

– Flughafen Forum und Region

– stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF)

Vorstand Controlling & Finanzen

Prof. Dr. Matthias Zieschang**Mitglied im Aufsichtsrat:**

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:– Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of
Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)**Mitglied im Verwaltungsrat:**

– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzender des Börsenrats:

– FWB Frankfurter Wertpapierbörse

56 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Staatsminister Michael Boddenberg
Hessischer Minister der Finanzen

(Bezüge 2022: 130.000 €; Bezüge 2021: 133.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied des Vorstands:
– Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach
– Zentralgenossenschaft des europäischen Fleischgewerbes (Zentrag eG)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Messe Frankfurt GmbH

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a.M. / Erfurt
(2. stv. Vorsitzender des Verwaltungsrats)
– "hessenstiftung - familie hat zukunft"
– Hessische Kulturstiftung
– Leibniz-Institut für Finanzmarktforschung SAFE (LIF-SAFE) e.V.
– Stiftung „Europäische Akademie der Arbeit in der Universität Frankfurt am Main“
– Stiftung Kloster Eberbach
– Stiftung Sigmund-Freud-Institut
– Stifterversammlung der Polytechnischen Gesellschaft e.V.
– Rheingau Musik Festival
– Institute for Law and Finance

stellvertretender Vorsitzender (seit 1.5.2022)

Mathias Venema
ver.di Hessen
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2022: 80.082,19 €; 2021: 84.500 €)

stellvertretende Vorsitzende

Claudia Amier
Referentin der Betriebsrats-Geschäftsstelle, Frankfurt
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022; bis 30.4.2022)

Mitglied in der Vertreterversammlung:
– Raiffeisen-Volksbank Aschaffenburg

(Bezüge 2022: 24.773,98 €; 2021: 83.500 €)

Devrim Arslan

Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH
(bis 31.3.2022)
Kaufmännischer Angestellter FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH
(seit 1.4.2022)
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH (bis 31.3.2022)

(Bezüge 2022: 60.821,92 €; 2021: 67.000 €)

Uwe Becker

Beauftragter der Hessischen Landesregierung für Jüdisches Leben und den
Kampf gegen den Antisemitismus (bis 31.1.2022)
Staatssekretär für Europaangelegenheiten (seit 1.2.2022)
(bis 24.5.2022)

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:
– Mainova AG (bis 17.9.2022)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:
– Mitglied im Vorstand des Zweckverbandes Nassauische Sparkasse

(Bezüge 2022: 22.041,10 €; 2021: 62.000 €)

Mandate des Aufsichtsrats**Mitglieder des Aufsichtsrats****Dr. Bastian Bergerhoff**

Stadtkämmerer und Personaldezernent der Stadt Frankfurt am Main
(seit 24.5.2022)

(Bezüge 2022: 38.013,70 €)

Hakan Böllükmeşe

Betriebsratsvorsitzender
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2022: 71.835,62 €; 2021: 67.000 €)

Ines Born

Gewerkschaftssekretärin, Ressortkordinatorin, ver.di Bundesverwaltung,
Ressort 3
(seit 19.7.2022)

(Bezüge 2022: 16.917,81 €)

Hakan Cicek

Betriebsratsmitglied
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2022: 54.671,23 €; 2021: 56.500 €)

Yvonne Dunkelmann

Aviation Managerin
(bis 10.2.2022)

(Bezüge 2022: 4.773,98 €; 2021: 24.750,00 €)

Peter Feldmann

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main (bis 11.11.2022)

(Bezüge 2022: 39.000 €; 2021: 39.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien**Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:**

- Mainova AG (seit 8.11.2022)
- Messe Frankfurt GmbH
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender)
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Dom Römer GmbH (stellv. Vorsitzender)
- FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH

Mitglied in Betriebskommissionen:

- Hafen und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- Kita Frankfurt Die städtischen Kinderzentren
- Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- Städtische Kliniken Frankfurt am Main - Höchst
- Volkshochschule Frankfurt am Main

Mitglied im Beirat:

- FinTech Community Frankfurt GmbH (stellv. Mitglied)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (seit 24.8.2022)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 11.11.2022)
- Mainova AG
- Messe Frankfurt GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (Vorsitzender)

Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stellvertretender Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Frischezentrum Frankfurt am Main – Großmarktgesellschaft mit beschränkter Haftung (bis 11.11.2022)
- Kulturgesellschaft Bergen-Enkheim mbH (bis 11.11.2022)
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (bis 11.11.2022)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (bis 11.11.2022)

Mitglied im Beirat:

- Thüga AG (bis 11.11.2022)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Peter Gerber Vorstandsvorsitzender Brussels Airlines (bis 31.1.2023)</p> <p>(Bezüge 2022: 40.000 €; 2021: 41.000 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Albatros Versicherungsdienste GmbH</p> <p>Mitglied im Präsidium: – Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.</p> <p>Vize-Präsident: – Arbeitgeberverband Luftverkehr e.V. (AGVL) (seit 1.5.2022)</p>
<p>Dr. Margarete Haase selbstständige Unternehmensberaterin</p> <p>(Bezüge 2022: 102.000 €; 2021: 103.000 €)</p>	<p>Vorsitzende des Aufsichtsrats: – ams OSRAM AG (seit 24.6.2022)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: – ams OSRAM AG (bis 23.6.2022) – ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam – Marquard & Bahls AG</p>
<p>Frank-Peter Kaufmann Mitglied des Hessischen Landtags</p> <p>(Bezüge 2022: 70.000 €; 2021: 72.000 €)</p>	
<p>Dr. Ulrich Kipper Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 57.582,19 €; 2021: 56.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: – operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D., Rechtsanwalt</p> <p>(Bezüge 2022: 88.500 €; 2021: 86.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Dietz AG</p> <p>Non executive Director: – European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)</p> <p>Vorsitzender des Beirats: – Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises</p>
<p>Karin Knappe Betriebsratsmitglied und Vorsitzende des Konzernbetriebsrats, Fraport AG (seit 8.6.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 37.575,35 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: – Vertreterversammlung Unfallkasse Hessen</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: – Medizinischer Dienst Hessen</p>
<p>Ramona Lindner Luftsicherheitsassistentin FraSec Aviation Security GmbH (vormals: FraSec Luftsicherheit GmbH) (seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 49.897,26 €)</p>	
<p>Mira Neumaier Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr, ver.di Bundesverwaltung (bis 30.6.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 24.250 €; 2021: 46.104,17 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: – Lufthansa Cargo AG (bis 30.6.2022)</p> <p>Vizepräsidentin der Sektion Zivilluftfahrt: – Europäische Transportarbeiter-Föderation (bis 30.6.2022)</p> <p>Ordentliches Mitglied des Sektionsausschusses Zivilluftfahrt: – Internationale Transportarbeiter-Föderation (bis 30.6.2022)</p>
<p>Michael Odenwald Staatssekretär a. D.</p> <p>(Bezüge 2022: 66.000 €; 2021: 67.000 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Deutsche Bahn AG (bis 22.7.2022)</p> <p>Mitglied im Beirat: – DB Stiftung gGmbH (bis 29.9.2022)</p>
<p>Matthias Pöschko Betriebsratsmitglied (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 64.821,92 €; 2021: 62.875 €)</p>	
<p>Qadeer Rana Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats FraSec Aviation Security GmbH (vormals: FraSec Luftsicherheit GmbH) (bis 11.8.2022) Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebsrats der FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 12.8.2022) (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022; bis 5.1.2023)</p> <p>(Bezüge 2022: 64.821,92 €; 2021: 68.000 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: – FraSec Fraport Security Services GmbH</p>

Mandate des Aufsichtsrats**Mitglieder des Aufsichtsrats****Sonja Wärtges**

Vorsitzende des Vorstands der DIC Asset AG

(Bezüge 2022: 65.000 €; 2021: 67.000 €)

Prof. Dr. Katja Windt

Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH

(Bezüge 2022: 63.000 €; 2021: 64.000 €)

**Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
und vergleichbaren Kontrollgremien****Vorsitzende des Aufsichtsrats:**

– DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA

Mitglied im Vorstand:

– Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Post AG

– Ford Otomotiv Sanayi A.S., Istanbul, Türkei (seit 1.7.2022)

57 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	100	0	0 ¹⁾⁹⁾
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2021	100	-72	-20 ¹⁾
	2022	100	2.260	641 ²⁾
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2021	100	2.283	863 ²⁾
	2022	100	0	0 ¹⁾
AIRMALL Boston Inc., Boston, USA	2021	100	0	0 ¹⁾
	2022	100	-618	0
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	-583	0
	2022	100	-10.778	-6.143
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	-4.451	-4.336
	2022	100	162.616	3.864 ²⁾
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2021	100	162.591	3.126 ²⁾
	2022	100	26	90 ²⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	26	90 ²⁾
	2022	100	0	0 ¹⁾⁹⁾
Daport S.A., Dakar, Senegal	2021	100	421	-4 ¹⁾
	2022	51	929	79
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2021	51	849	-21
	2022	100	1.186	773 ²⁾
FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	1.298	-19.888 ²⁾
	2022	100	461	110
Fraport Antalya Havalimanı İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei	2021	100	500	0
	2022	100	153.799	42.366
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2021	100	103.932	957
	2022	100	16	150 ²⁾
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	-94	10 ²⁾
	2022	100	63	-1
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2021	100	64	-1
	2022	100	24	-1 ²⁾
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	24	0 ²⁾
	2022	100	104.427	-5.243
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2021	100	97.975	-13.624
	2022	100	156.744	3.157
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2021	100	137.584	-1.677
	2022	100	7	0 ¹⁾
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2021	100	7	-3 ¹⁾
	2022	100	42.016	1.351 ²⁾
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2021	100	42.020	1.379 ²⁾
	2022	100	6.849	212
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2021	100	6.637	3.390
	2022	100	6.909	1.797
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2021	100	4.845	1.213
	2022	100	6.015	3.010
Fraport Facility Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	1.849	3.373
	2022	100	14.375	23.383 ²⁾³⁾
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	100	14.375	16.923 ²⁾³⁾
	2022	100	266.509	-161.927
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2021	100	428.436	8.413
	2022	100	25.620	34
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians, Malta	2021	100	25.586	-9
	2022	100	291.523	-161.843
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2021	100	453.366	18.538

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	100	29.497	3.624
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2021	100	24.452	5.738
	2022	100	3.235	4.488
Fraport New York Inc., New York, USA	2021	100	-1.124	9.197
	2022	100	2.238	748
Fraport Newark LLC., Newark, USA	2021	100	1.415	690
	2022	100	31	1
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	31	1
	2022	100	32	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	31	1
	2022	99,99	0	0¹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2021	99,99	0	0 ¹⁾
	2022	100	1.100	149
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2021	100	851	321
	2022	100	350	580²⁾
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	350	43 ²⁾
	2022	100	7.215	-8.318
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	14.544	391
	2022	100	7.851	19.385^{2) 3)}
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	100	7.506	12.628 ^{2) 3)}
	2022	100	47	2
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	45	0
	2022	100	7.420	4.641^{2) 3)}
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	100	7.228	4.711 ^{2) 3)}
	2022	65,0	124.733	46.731
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen, Griechenland	2021	73,4	76.701	12.871
	2022	65,0	78.054	21.246
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen, Griechenland	2021	73,4	55.941	10.310
	2022	65,0	7.862	1.942
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen, Griechenland	2021	73,4	5.966	1.559
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2021	100	1.778	-366
	2022	100	194.739	-2.575
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2021	100	197.133	-2.558
	2022	100	-5.489	2.670
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	2021	100	-7.662	-774
	2022	100	44.104	3.720
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2021	100	11.576	3.617
	2022	60	99.870	4.205
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2021	60	95.920	868
	2022	100	2.754	-756
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	3.301	-1.624
	2022	74	15.744	5.173
FraSec Aviation Security GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	12.725	31.041
	2022	100	7.540	-5.489²⁾
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	7.449	-10.220 ²⁾
	2022	100	-1.052	5.756²⁾
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	-6.971	-18.744 ²⁾
	2022	100	1.044	224²⁾
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	1.039	-3.566 ²⁾
	2022	100	25	0¹⁾
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	25	0 ¹⁾
	2022	100	163	231²⁾
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2021	100	51	109 ²⁾
	2022	80,01	443.553	37.506
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2021	80,01	383.499	11.544
	2022	51	8.261	967
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2021	51	7.294	-521

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	50	5.695	1.551
AirITSystems GmbH, Hannover	2021	50	5.279	2.027
	2022	49	12.202	6.820
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	49	5.310	11.584
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main	2022	50	1.218	193 ⁴⁾
	2022	50	42.113	21.733
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2021	50	20.381	6.922
	2022	50	22	1
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2021	50	21	1
	2022	51/50	92.924	125.362 ⁵⁾
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S., Antalya, Türkei	2021	51/50	-4.321	39.169 ⁵⁾
	2022	49	727.973	-22.577
Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. Antalya, Türkei	2021	49	1	0
	2022	33,33	4.155	-1.750
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2021	33,33	5.906	2.040
	2022	50	18.075	2.175
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2021	50	17.798	3.795
	2022	50	25	2.306
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2021	50	25	12.215
	2022	50	24	0
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2021	50	24	-1
	2022	52	9.119	1.512
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2021	52	8.092	451
	2022	50	6.924	1.767
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2021	50	7.157	2.350
PEG Europa Real Estate GmbH, Neu-Isenburg	2022	50	2.949	-1 ⁴⁾
	2022	50	180	-36
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai, China	2021	50	220	-95
	2022	50	3.966	47
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2021	50	3.919	28

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	40	5.363	-135
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2021	40	5.498	341
	2022	49	-9.677	-3.376
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2021	49	-6.301	-1.624
	2022	50	33.407	15.922
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	50	31.141	14.655
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern;	2022	25	-453.900	-104
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg, Russland	2021	25	-498.700	-13.300

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €
	2022	10	187.244	-44.527 ⁶⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2021	10	279.540	-75.105 ⁶⁾
	2022	20,0	840	545
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2021	16,7	295	22
	2022	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2021	13,51	0	0 ¹⁾
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-575	-786 ^{1) 8) 9)}
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 ^{1) 8) 9)}
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	871	270 ^{1) 8) 9)}
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	1.642	-762 ^{1) 8) 9)}
	2022	10	0	0 ⁹⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2021	10	2.824	1.821
	2022	5,1	0	0 ⁹⁾
The Squire GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	5,1	-645.351	-20.298

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

²⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁴⁾ Zugang im Jahr 2022.

⁵⁾ 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.

⁶⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

⁷⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁸⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

⁹⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

Frankfurt am Main, 24. Februar 2023

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte

Anke Giesen

Julia Kranenberg

Dr. Pierre Dominique Prümm

Prof. Dr. Matthias Zieschang

The Airport Brand You Trust – Fortschritt Terminal 3

Zur Bedienung des langfristig erwarteten Verkehrswachstums erweitert Fraport die Kapazitäten am Flughafen Frankfurt durch ein drittes Fluggastgebäude.

Der Bau des Terminal 3 ist bereits weit fortgeschritten. Das Dach des Terminalhauptgebäudes ist vollständig montiert und die Fassadenarbeiten inklusive Verglasung kommen gut voran. Im Inneren des Terminals laufen zahlreiche technische Installationen. Für das Dach sowie weitere Flächen wird an Lösungen gearbeitet, Photovoltaik-Anlagen einzurichten. Diese zielen darauf einen Teil des Energiebedarfs direkt vor Ort zu gewinnen. Die Eröffnung des neuen Terminals ist unverändert mit Beginn des Sommerflugplans 2026 geplant.

Straßenanbindung mit Autobahnanschlussstelle Zeppelinheim auf der A5 fertiggestellt.

Weitere Informationen

- 235 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 236 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 243 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- 246 Zehn-Jahresübersicht
- 248 Glossar
- 250 Finanzkalender 2023
- 250 Verkehrskalender 2023
- 250 Impressum

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, 24. Februar 2023

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte Anke Giesen Julia Kranenberg Dr. Pierre Dominique Prümm Prof. Dr. Matthias Zieschang

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

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

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts 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 Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Nichtprüfungleistungen 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren.

Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht war folgender Sachverhalt am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte

Unsere Darstellung dieses besonders wichtigen Prüfungssachverhalts haben wir wie folgt strukturiert:

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

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte

① Im Konzernabschluss der Gesellschaft werden unter den Bilanzposten „Geschäfts- oder Firmenwert“, „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“, „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“, „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ und „Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen“ langfristige Vermögenswerte mit einem Betrag von insgesamt € 12,8 Mrd (72,8 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Während Geschäfts- oder Firmenwerte jährlich und anlassbezogen einem Werthaltigkeitstest („Impairment-Test“) unterzogen werden müssen, ist ein solcher Test für die übrigen langfristigen Vermögenswerte nur dann durchzuführen, wenn es Anhaltspunkte (Triggering Events) dafür gibt, dass eine Wertminderung vorliegen könnte. Der Werthaltigkeitstest erfolgt auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt grundsätzlich anhand des Nutzungswerts. Grundlage der Bewertung ist dabei regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Im Fraport-Konzern bildet grundsätzlich die genehmigte Mittelfristplanung den Ausgangspunkt (im Geschäftsjahr betraf dies die Jahre 2023 – 2028). Aufgrund des langfristigen Investitionsvorhabens am Standort Frankfurt wurde die Planung für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dieses Standorts auf aggregiertem Niveau von 2028 bis 2030 und anschließend mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit laufzeitbegrenzten Flughafenkonzessionen werden die Planungen entsprechend der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsvereinbarungen zu Grunde gelegt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittel-generierenden Einheit. Als Ergebnis des Werthaltigkeitstests wurden Wertminderungen von € 6,8 Mio vorgenommen.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch mit einer entsprechenden Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsströme mit der verabschiedeten Planung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Ergänzende Anpassungen der Planung für Zwecke der Werthaltigkeitstests wurden von uns mit den zuständigen Fachbereichen diskutiert und nachvollzogen. Zudem haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf

die Höhe des auf diese Weise ermittelten Wertes haben können, haben wir uns intensiv mit der bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt. Für zahlungsmittelgenerierende Einheiten, bei denen eine für möglich gehaltene Änderung einer Annahme zu einem erzielbaren Betrag unterhalb des Buchwerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive des zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerts führen würde, haben wir uns davon vergewissert, dass die erforderlichen Anhangangaben gemacht wurden. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten 4, 10, 13 und 17 bis 22 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB
- den Abschnitt „Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System“ des Konzernlageberichts

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangte Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- alle uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung zu stellenden übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns 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, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts 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 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 des Konzerns 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 Konzernabschluss und im Konzernlagebericht 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht 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 bedeutsamer 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 sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Fraport_AG_KA_LB_ESEF-2022-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 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 Konzernabschlussprüfers 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 Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 24. Mai 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 15. Dezember 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Konzernabschlussprüfer 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 Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der "Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB" und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Guido Tamm.

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer

Guido Tamm
Wirtschaftsprüfer

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung

An die Fraport AG, Frankfurt am Main

Wir haben die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Fraport AG, Frankfurt am Main, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden die „zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 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 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben des Konzerns, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Erklärung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft, mit Ausnahme der in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation des Konzerns und über die Einbindung von Stakeholdern
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahres- und Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht
- Beurteilung der Darstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Frankfurt, den 24. Februar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Guido Tamm
Wirtschaftsprüfer

Nicolette Behncke
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahresübersicht

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung¹⁾

in Mio €	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Umsatzerlöse	3.194,4	2.143,3	1.677,0	3.705,8	3.478,3	2.934,8	2.586,2	2.598,9	2.394,6	2.375,7
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	39,9	38,0	37,9	37,9	35,9	36,3	34,9	29,9	28,3	32,3
Sonstige betriebliche Erträge	139,3	354,6	81,8	40,9	88,2	38,9	332,9	49,8	42,5	32,5
Gesamtleistung	3.373,6	2.535,9	1.796,7	3.785,0	3.602,7	3.010,4	2.954,4	2.679,1	2.466,0	2.441,1
Materialaufwand	-1.101,6	-750,7	-688,6	-1.197,4	-1.089,1	-720,4	-621,9	-610,4	-533,3	-595,2
Personalaufwand	-1.036,7	-884,3	-1.212,1	-1.222,8	-1.182,3	-1.092,9	-1.066,7	-1.026,7	-970,4	-928,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-205,5	-143,9	-146,6	-184,5	-202,3	-193,9	-211,7	-193,2	-172,2	-184,1
EBITDA	1.029,8	757,0	-250,6	1.180,3	1.129,0	1.003,2	1.054,1	848,8	790,1	732,9
Abschreibungen	-465,3	-443,3	-457,5	-475,3	-398,5	-360,2	-360,4	-328,3	-307,3	-294,3
Betriebliches Ergebnis/EBIT	564,5	313,7	-708,1	705,0	730,5	643,0	693,7	520,5	482,8	438,6
Zinsergebnis	-260,5	-224,9	-165,8	-165,0	-168,4	-157,5	-106,9	-125,6	-141,1	-136,0
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	77,0	18,8	-55,0	46,1	98,8	30,9	-4,6	37,6	43,5	18,5
Sonstiges Finanzergebnis	-147,1	8,8	-4,3	3,9	9,5	-10,3	-0,8	1,3	-10,5	10,4
Finanzergebnis	-330,6	-197,3	-225,1	-115,0	-60,1	-136,9	-112,3	-86,7	-108,1	-107,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	233,9	116,4	-933,2	590,0	670,4	506,1	581,4	433,8	374,7	331,5
Ertragsteuern	-67,3	-24,6	242,8	-135,7	-164,7	-146,4	-181,1	-136,8	-122,9	-95,8
Konzern-Ergebnis	166,6	91,8	-690,4	454,3	505,7	359,7	400,3	297,0	251,8	235,7
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	34,2	9,0	-32,8	33,6	31,8	29,5	24,9	20,5	17,1	14,7
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	132,4	82,8	-657,6	420,7	473,9	330,2	375,4	276,5	234,7	221,0
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	1,43	0,90	-7,12	4,55	5,13	3,57	4,07	3,00	2,54	2,40
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	1,43	0,89	-7,09	4,54	5,11	3,56	4,06	2,99	2,54	2,39

Kennzahlen	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Operativer Cash Flow (Mio €)	787,3	392,6	-236,2	952,3	802,3	818,7	583,2	652,2	506,2	454,2
Free Cash Flow (Mio €)	-741,0	-772,3	-1.400,0	-373,5	6,8	393,1	301,7	393,6	246,8	34,3
EBITDA-Marge (%)	32,2	35,3	-14,9	31,9	32,5	34,2	40,8	32,7	33,0	30,8
EBIT-Marge (%)	17,7	14,6	-42,2	19,0	21,0	21,9	26,8	20,0	20,2	18,5
Umsatzrendite (%)	7,3	5,4	-55,6	15,9	19,3	17,2	22,5	16,7	15,6	14,0
Fraport-Assets (Mio €)	11.383,8	10.208,6	9.249,3	8.952,4	7.688,8	6.965,8	6.069,2	6.071,0	5.830,5	5.061,7
ROFRA (%)	6,0	3,4	-8,3	8,8	11,1	10,0	11,4	9,4	9,2	8,7
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39
Dividende je Aktie (€)	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,50	1,50	1,35	1,35	1,25
Passagieraufkommen in Frankfurt	48.918.482	24.812.849	18.768.601	70.556.072	69.510.269	64.500.386	60.786.937	61.032.022	59.566.132	58.036.948
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	18.850	18.419	21.164	22.514	21.961	20.673	20.322	20.720	20.395	20.481

Bilanz-Kennzahlen	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	0,0	0,0	0,0	184,9	184,9	138,7	138,7	124,7	124,7	115,4
Netto-Finanzschulden (Mio €)	7.058,7	6.369,7	5.533,5	4.147,0	3.545,4	3.512,4	2.355,9	2.774,3	3.012,8	2.870,6
Capital Employed (Mio €)	10.968,1	10.122,8	9.152,3	8.590,1	7.540,8	7.241,8	5.957,5	6.086,9	6.109,2	5.808,3
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,9	8,4	-22,1	3,5	3,1	3,5	2,2	3,3	3,8	3,9
Gearing Ratio (%)	180,6	169,7	152,9	93,3	88,7	94,2	65,4	83,8	97,3	97,7
Verschuldungsgrad (%)	40,1	39,2	39,3	32,8	31,0	32,4	26,6	31,4	33,4	32,6
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	896,6	1.622,4	-2.342,7	435,5	441,9	444,2	404,0	425,4	595,2	632,0
Working Capital (Mio €)	2.432,6	2.608,3	1.675,6	558,4	717,9	575,1	840,9	606,0	626,6	797,6
Konzern-Liquidität (Mio €)	3.866,9	3.564,3	2.213,7	1.156,3	1.163,2	1.018,6	1.247,5	1.043,1	1.179,6	1.368,1

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

Konzern-Bilanz¹⁾

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	41,7	41,7	22,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.769,1	3.416,4	3.221,2	3.284,1	2.844,3	2.621,1	516,1	500,9	479,2	458,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	95,9	105,8	119,1	131,1	134,5	132,4	146,7	161,2	157,1	51,1
Sachanlagen	8.371,8	7.898,4	7.330,3	6.837,9	6.081,7	5.921,5	5.954,2	6.045,4	6.127,7	5.962,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	69,1	88,6	123,3	93,3	88,8	96,4	79,6	74,5	63,0	47,7
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	491,4	71,3	165,5	242,2	260,0	268,1	209,7	237,6	216,9	194,9
Andere Finanzanlagen	1.173,4	932,3	350,3	503,0	426,1	488,6	561,7	659,2	773,3	728,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	216,6	276,6	233,2	193,7	195,0	190,9	173,3	167,0	181,1	172,2
Ertragsteuerforderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	5,4	10,2	20,3
Latente Steueransprüche	159,5	182,6	175,8	78,6	56,7	41,0	36,9	33,4	31,1	27,9
Langfristige Vermögenswerte	14.366,1	12.991,3	11.971,2	11.576,9	10.106,4	9.779,3	7.697,7	7.926,3	8.081,3	7.685,8
Vorräte	25,5	20,3	22,3	23,6	28,9	29,3	37,9	42,8	43,7	42,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177,1	152,3	125,4	203,1	177,9	143,5	129,6	154,0	174,7	174,4
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	409,0	272,7	321,0	203,3	304,3	245,5	259,7	310,8	297,6	426,4
Ertragsteuerforderungen	33,3	20,9	10,1	25,2	13,1	5,4	11,9	7,4	7,7	1,0
Zahlungsmittel	2.585,2	2.662,8	1.864,4	788,9	801,3	629,4	736,0	406,0	401,1	486,9
Kurzfristige Vermögenswerte	3.230,1	3.129,0	2.664,2	1.447,4	1.325,5	1.053,1	1.175,1	921,0	924,8	1.131,0
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	11,4	119,7	0,0	0,0	17,2	0,0	0,0	0,0	7,1	0,0
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,6	923,1	922,7	922,1
Kapitalrücklage	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	596,3	594,3	592,3	590,2
Gewinnrücklagen	2.387,0	2.230,7	2.096,4	2.920,7	2.657,9	2.345,7	2.220,4	1.919,9	1.706,1	1.540,8
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.909,4	3.753,1	3.675,8	4.443,1	4.180,3	3.868,1	3.740,3	3.437,3	3.221,1	3.053,1
Nicht beherrschende Anteile	222,5	155,9	139,9	180,1	187,7	160,6	101,1	74,4	64,9	45,7
Eigenkapital	4.131,9	3.909,0	3.758,7	4.623,2	4.368,0	4.028,7	3.841,4	3.511,7	3.286,0	3.098,8
Finanzschulden	9.716,0	9.306,4	6.936,5	4.746,8	4.100,3	3.955,6	3.236,9	3.273,8	3.874,3	3.948,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	62,3	71,8	42,6	41,4	45,5	42,4	41,8	42,5	47,1	50,8
Sonstige Verbindlichkeiten	1.168,0	1.193,4	1.147,7	1.279,4	1.016,7	1.090,1	408,0	447,7	497,5	491,7
Latente Steuerverpflichtungen	41,3	37,7	39,7	212,7	228,3	203,8	173,6	172,2	158,7	107,2
Pensionsverpflichtungen	31,7	41,7	46,7	40,2	31,7	34,2	33,2	30,7	33,7	26,7
Ertragsteuerrückstellungen	77,0	83,7	51,0	69,7	74,2	70,3	71,8	62,1	68,8	54,1
Sonstige Rückstellungen	136,3	160,7	196,5	158,7	160,2	147,2	147,2	201,6	228,0	223,9
Langfristige Schulden	11.232,6	10.895,4	9.631,7	7.828,3	5.656,9	5.543,6	4.112,5	4.230,6	4.908,1	4.902,5
Finanzschulden	1.209,6	627,6	810,7	556,5	608,3	575,4	366,5	543,6	318,1	290,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	444,4	298,8	294,6	297,3	286,5	185,9	146,7	143,1	134,5	159,6
Sonstige Verbindlichkeiten	353,1	282,2	330,4	347,0	275,6	249,7	145,7	129,4	123,7	123,0
Ertragsteuerrückstellungen	24,7	29,4	43,1	59,7	43,9	33,1	42,9	56,0	14,7	7,7
Sonstige Rückstellungen	199,2	189,5	383,0	194,7	201,1	216,0	217,1	232,9	223,8	234,6
Kurzfristige Schulden	2.231,0	1.427,5	2.192,2	1.802,2	1.415,4	1.260,1	918,9	1.105,0	814,8	815,5
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	12,1	8,1	0,0	0,0	8,8	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0
Bilanzsumme	17.607,6	16.240,0	15.582,6	14.253,7	11.440,3	10.832,4	8.872,8	8.847,3	9.008,9	8.816,8
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Langfristige Vermögenswerte	+10,6	+8,5	+3,4	+14,6	+3,3	+27,0	-2,9	0,0	0,0	0,0
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	+4,2	+3,7	-18,6	+11,2	+7,1	+3,5	+8,7	+7,0	+5,4	0,0
Anteil an der Bilanzsumme (%)										
Langfristige Vermögenswerte	81,6	80,0	76,8	81,2	88,3	90,3	86,8	89,6	89,7	87,2
Eigenkapitalquote	22,2	23,1	25,7	35,2	34,9	34,4	40,6	37,4	34,4	33,3

Glossar

Adjustiertes EBIT

EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹⁾

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

EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital ¹⁾ / Bilanzsumme

Eigenkapitalrendite

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital ¹⁾

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.

Fraport Assets

Geschäfts- oder Firmenwert + sonstige immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2 + Investments in Flughafenbetreiberprojekte zu AHK/2 + Anlagen im Bau und Grundstücke zu AHK + sonstigen Sachanlagen zu AHK/2 + Buchwerte der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und sonstige Beteiligungen + Vorräte + Forderungen aus Lieferung und Leistung – kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen

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

¹⁾ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

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

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹⁾

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

ROFRA

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

Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12

Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Auftragserlöse 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

Finanzkalender 2023

Donnerstag, 4. Mai 2023

Quartalsmitteilung Q1 2023, Online-Veröffentlichung,
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 23. Mai 2023

Hauptversammlung 2023

Dienstag, 8. August 2023

Halbjahresbericht Q2/6M 2023, Online-Veröffentlichung,
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 7. November 2023

Quartalsmitteilung Q3/9M 2023, Online-Veröffentlichung,
Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten
und Investoren

Verkehrskalender 2023

(Online-Veröffentlichung)

Montag, 17. April 2023

März 2023/3M 2023

Freitag, 12. Mai 2023

April 2023

Mittwoch, 14. Juni 2023

Mai 2023

Donnerstag, 13. Juli 2023

Juni 2023/6M 2023

Freitag, 11. August 2023

Juli 2023

Mittwoch, 13. September 2023

August 2023

Freitag, 13. Oktober 2023

September 2023/9M 2023

Montag, 13. November 2023

Oktober 2023

Mittwoch, 13. Dezember 2023

November 2023

Dienstag, 16. Januar 2024

Dezember 2023/GJ 2023

Impressum

Herausgeber

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland

🌐 www.fraport.com

Kontakt Investor Relations

Fraport AG
Christoph Nanke
Finanzen & Investor Relations
Telefon: + 49 69 690-74840
Telefax: + 49 69 690-74843
E-Mail: investor.relations@fraport.de

🌐 www.meet-ir.de

Fotografie/Layout

Stefan Rebscher, Fraport AG / Frank Blümner, Frankfurt /
Oliver Rösler / Rödermark.
Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin

24. Februar 2023/14. März 2023

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts
wird vorwiegend die männliche Sprachform verwendet.
Sie steht stellvertretend für Personen jeglichen
Geschlechts.

Rundungshinweis

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

An unsere
Aktionäre

Zusammengefasster
Lagebericht

Konzern-Abschluss

Konzern-Anhang

**Weitere
Informationen**

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

www.fraport.com