



Geschäftsbericht 2021

Gute Reise! Wir sorgen dafür



Das Geschäftsjahr 2021 auf einen Blick

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2021	2020	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.143,3	1.677,0	+27,8
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.901,6	1.452,5	+30,9
EBITDA	757,0	-250,6	-
EBITDA vor Sondereinflüssen ¹⁾	757,0	48,4	> 100
EBIT	313,7	-708,1	-
EBT	116,4	-933,2	-
Konzern-Ergebnis	91,8	-690,4	-
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	82,8	-657,6	-
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	0,90	-7,12	-
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	59,18	49,36	+19,9
Dividende je Aktie (€) ²⁾	0,00	0,00	-
Operativer Cash Flow	392,6	-236,2	-
Free Cash Flow	-772,3	-1.400,0	+44,8
Bilanzsumme	16.240,0	14.081,2	+15,3
Eigenkapital	3.909,0	3.758,7	+4,0
Eigenkapitalquote (%)	23,1	25,7	-
Liquidität	3.564,3	2.213,7	+61,0
Netto-Finanzschulden	6.369,7	5.533,5	+15,1
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	8,4	-22,1	-
Umsatzrendite (%)	5,4	-55,6	-
Eigenkapitalrendite (%)	2,2	-18,2	-
EBITDA-Marge (%)	35,3	-14,9	-
EBIT-Marge (%)	14,6	-42,2	-
ROFRA (%)	3,4	-8,3	-
Gearing Ratio (%)	169,7	152,9	-

¹⁾ Das EBITDA vor Sondereinflüssen bereinigt im Jahr 2020 die Personalaufwendungen aus dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie die Aufwendungen aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen der übrigen Konzern-Gesellschaften.

²⁾ Vorgeschlagene Dividende (2021).

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2021	Veränderung in % ²⁾	2021	Veränderung in % ²⁾	2021	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	24.812.849	+32,2	2.274.970	+18,8	261.927	+23,4
Ljubljana	100	421.934	+46,4	11.401	+8,0	17.461	+34,5
Fortaleza	100	3.974.759	+25,9	32.725	+11,5	41.343	+25,7
Porto Alegre	100	4.839.594	+35,9	30.337	+36,8	49.278	+30,0
Lima	80,01	10.819.010	+53,6	219.203	+15,1	102.005	+39,2
Fraport Greece	73,4	17.428.536	+102,4	5.630	+5,6	183.218	+81,4
Twin Star	60	1.964.896	+87,8	4.703	+19,6	17.534	+60,0
Burgas	60	954.402	+125,0	4.669	+20,1	8.295	+103,4
Varna	60	1.010.494	+62,4	34	-23,9	9.239	+34,3
Antalya	51/50 ³⁾	21.919.453	+125,7	n.a	n.a	133.800	+105,1
St. Petersburg	25	18.034.415	+64,8	n.a	n.a	153.539	+46,2
Xi'an	24,5	30.173.312	-2,9	395.604	+5,1	255.873	+0,5

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

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

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

Beschäftigte

	2021	2020	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	18.419	21.164	-13,0
Anzahl der Beschäftigten zum Stichtag	17.781	19.884	-10,6

Inhalt

1	Das Jahr 2021 – Die Ereignisse auf einen Blick	4	4	Konzern-Abschluss	133
2	An unsere Aktionäre	6		Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	134
	Brief des Vorstandsvorsitzenden	7		Konzern-Gesamtergebnisrechnung	135
	Der Fraport-Vorstand	10		Konzern-Bilanz	136
	Bericht des Aufsichtsrats	12		Konzern-Kapitalflussrechnung	137
	Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung	20		Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	138
3	Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021	30	5	Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2021	141
	Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern	31		Konzern-Anlagenspiegel	142
	Hinweis zur Berichterstattung	32		Segment-Berichterstattung	144
	Geschäftsentwicklung im Überblick	33		Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	146
	Grundlagen des Konzerns	35		Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	165
	Geschäftsmodell	35		Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	173
	Wesentliche Standorte	36		Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	198
	Struktur	41		Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	200
	Strategie	43		Sonstige Angaben	201
	Steuerung	50	6	Weitere Informationen	227
	Finanzmanagement	56		Versicherung der gesetzlichen Vertreter	228
	Wertbeitrag	57		Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	229
	Rechtliche Angaben	58		Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	237
	Wirtschaftsbericht	60		Zehn-Jahresübersicht	240
	Gesamtaussage des Vorstands	60		Glossar	242
	Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	60		Finanzkalender 2022	244
	Geschäftsverlauf	62		Verkehrskalender 2022	244
	Ertragslage Konzern	65		Impressum	244
	Ertragslage Segmente	67			
	Vermögens- und Finanzlage	71			
	Wertorientierte Steuerung	79			
	Beschäftigte	80			
	Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	81			
	Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	83			
	Forschung und Entwicklung	107			
	Aktie und Investor Relations	107			
	Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG	111			
	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	114			
	Risiko- und Chancenbericht	114			
	Prognosebericht	127			

Das Jahr 2021 – Die Ereignisse auf einen Blick

1. Quartal

Passagierzahlen 2021 bereits ab Jahresbeginn von Coronavirus-Pandemie belastet

CEIV-Pharma-Zertifikat zeichnet Handling von Pharmaprodukten aus

Zum wiederholten Mal wurde der Frankfurter Flughafen erfolgreich für den vorbildlichen Umgang von zeitkritischen und temperatursensiblen Pharmagütern zertifiziert. Fraport übernimmt damit auch eine bedeutende Rolle bei der Corona-Impfstoff-Verteilung.



ACI-Siegel für vorbildlichen Infektionsschutz

Der internationale Dachverband der Flughafenbetreiber Airports Council International (ACI) zeichnet den Frankfurter Flughafen sowie die griechischen und bulgarischen Flughäfen für vorbildliche Infektionsschutzmaßnahmen aus: Das Programm überprüft Hygiene- und Infektionsschutzmaßnahmen anhand vorgegebener Standards.

Unternehmensanleihe in Höhe von 1,15 Mrd € erfolgreich platziert

Mit der deutlich überzeichneten Unternehmensanleihe gelingt Fraport die Platzierung einer der bisher größten ungerateten Unternehmensanleihen in Euro am Kapitalmarkt.

2. Quartal

Restart Luftverkehr / beginnende Erholung des Passagieraufkommens in Frankfurt und international

Terminal 2 und Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt am 1. Juni 2021 wieder eröffnet

Das Terminal 2 eröffnet nach über einem Jahr wieder, um für das erwartete Passagieraufkommen im Sommer vorbereitet zu sein. Gleichzeitig geht auch die Landebahn Nordwest wieder in Betrieb, um bei steigenden Flugbewegungen einen flüssigen, verzögerungsfreien Betrieb zu ermöglichen.

Neues Passagierterminal am Flughafen Ljubljana eingeweiht

Nach einer Bauzeit von etwa zwei Jahren und einem Investitionsvolumen von rund 21 Mio Euro hat Fraport Slovenija am 1. Juli 2021, termin- und kostengerecht, das neue Passagierterminal eingeweiht. Die Abfertigungskapazität des Flughafens in Ljubljana wurde mit 1.200 Passagieren pro Stunde mehr als verdoppelt.



3. Quartal

Konzern-Flughäfen profitieren von starkem Urlaubsreiseverkehr/griechische Flughäfen und der Flughafen Antalya erreichen bereits über 75% des Vorkrisenniveaus

Fraport erhält Ausgleich für entstandene Vorhaltekosten

Bund und Land Hessen gewähren Fraport einen Ausgleich in Höhe von insgesamt rund 160 Mio € für die im ersten Lockdown 2020 am Flughafen Frankfurt entstandenen ungedeckten Vorhaltekosten.

Multimediales Besucherzentrum eröffnet

Auf 1.200 Quadratmetern Ausstellungsfläche präsentieren knapp 30 innovative Exponate Einblicke hinter die Kulissen des Flughafens und des Fliegens. „The Globe“ bildet unter anderem sämtliche Flüge rund um den Globus in Echtzeit ab (siehe Kapitel „Der Fraport-Vorstand“).



Fraport Brasil eröffnet neues Frachtzentrum in Porto Alegre

Um die Wachstumschancen auf dem brasilianischen und südamerikanischen Frachtmarkt weiter zu nutzen, wurde am Flughafen Porto Alegre ein neues internationales Frachtzentrum (TECA) eröffnet. Neben den erhöhten Abfertigungskapazitäten bietet das neue TECA seinen Kunden auch modernste technische Standards mit dem Ziel einer schnellen und sicheren Logistik.

4. Quartal

Anhaltende Nachfrage nach touristischen Zielen / Öffnung der USA tragen zu positiver Entwicklung im internationalen Verkehr bei

Verantwortung für Luftsicherheitskontrollen ab 2023 in Fraport-Verantwortung

Die Bundespolizei hat Fraport offiziell mit der Durchführung, Planung und Steuerung der Luftsicherheitskontrollen in Frankfurt beliehen. Mit modernstem Gerät und optimierten Prozessen will Fraport damit die Abfertigungsqualität in Frankfurt für seine Passagiere und Kunden noch einmal deutlich steigern.



85 Megawatt grüne Offshore-Windenergie versorgen zukünftig den Frankfurter Flughafen

Die Fraport AG und EnBW haben ein Corporate Power Purchase Agreement (CPPA) über den Bezug von Windenergie abgeschlossen. Das CPPA ist mit Beginn des zweiten Halbjahres 2026 über eine Laufzeit von 15 Jahren ausgelegt. Mit dem CPPA stellt Fraport Teile der Stromversorgung am Heimatstandort Frankfurt Airport auf grün um.

Betriebskonzession am Standort Antalya bis 2051 verlängert

Die Konzession umfasst den Betrieb der Terminals und anderer landseitiger Infrastruktur, darunter Retail-Flächen, das Parkierungsmanagement und die Passagierkontrollen. Die operative Betriebszeit unter dem neuen Vertrag beginnt Anfang 2027 nach Ablauf der bestehenden Konzession und beträgt 25 Jahre.

An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	7
Der Fraport Vorstand	10
Bericht des Aufsichtsrats	12
Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	20

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das zweite Pandemiejahr in Folge ist vorüber. Ein Jahr, in dem wir Ihr Unternehmen weiter für die Zukunft gerüstet und an dessen Ende wir wieder schwarze Zahlen geschrieben haben. Doch nun stehen wir erneut beunruhigenden Zeiten gegenüber, deren Auswirkungen auf den Luftverkehr derzeit schwer einschätzbar sind. Meine Anteilnahme gehört in diesen Zeiten den Ukrainern, die so großes Leid ertragen müssen.

Bevor wir den Blick auf das laufende Geschäftsjahr richten, lassen Sie uns zunächst das abgelaufene Geschäftsjahr resümieren. Die weltweiten Reisebeschränkungen wirkten sich zu Beginn des Jahres 2021 zunächst länger als erwartet auf die Verkehrsentwicklung unserer Konzern-Flughäfen aus. Zu Ostern konnten noch die wenigsten Menschen in die Sonne reisen oder ihre Freunde und Bekannten besuchen. Erst ab den Sommermonaten ergab sich dann ein anderes Bild, was zu einem spürbaren Anstieg der Passagierzahlen in Frankfurt führte. Unsere Flughäfen in Griechenland und im türkischen Antalya erreichten in den Sommermonaten fast Vorkrisenniveau. Auch während der vierten Infektionswelle im Herbst des vergangenen Jahres ebte das Verkehrsaufkommen nur geringfügig ab. Im November öffneten schließlich die USA ihre Grenzen für geimpfte Reisende aus Europa. Nicht zuletzt daher haben sich unsere Erwartungen letztlich bestätigt: Mit annähernd 25 Millionen Passagieren in Frankfurt haben wir das Jahr 2021 an der oberen Grenze unserer Passagierprognose beendet.

Unsere Flughäfen in Griechenland und Antalya erreichten in den Sommermonaten fast Vorkrisenniveau.

Sehr erfreulich war neben unserem internationalen Flughafen-Portfolio auch die Entwicklung der Fracht. Hier haben wir einen historischen Rekord in Frankfurt erzielt, obwohl weiterhin Beiladepazitäten auf Passagiermaschinen fehlten. Das unterstreicht: Trotz der aktuellen Herausforderungen ist Frankfurt das führende Fracht-Drehkreuz in Europa.

Das anziehende Verkehrsaufkommen, vor allem in den Sommermonaten, wirkte sich entsprechend positiv auf die Finanzzahlen aus und führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 27,8 % auf 2,1 Mrd €. Den operativen Aufwand konnten wir nochmals deutlich reduzieren, so dass wir ein positives Konzern-EBITDA von 757,0 Mio € erzielt haben. Nachdem wir 2020 noch einen Verlust von rund 690 Mio € verzeichnen mussten, freuen wir uns über ein positives Konzern-Ergebnis in Höhe von 91,8 Mio €. Die positiven Ergebniszahlen werden aber auch von Ausgleichszahlungen und staatlichen Kompensationen gestützt. Insbesondere der vom Bund und Land Hessen gewährte Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten am Flughafen Frankfurt in Höhe von rund 160 Mio € und die Kompensation in Griechenland in Form einer Reduzierung von festen und variablen Konzessionsabgaben von rund 93 Mio € erhöhten die sonstigen betrieblichen Erträge.

Ungeachtet der positiven Ergebnisse haben wir das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 noch nicht erreicht und müssen daher weiter daran arbeiten, Ihr Unternehmen im wirtschaftlichen Gleichgewicht zu halten. Mithilfe des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ haben wir bis Mitte 2021 den sozialverträglichen Abbau von rund 4.000 Stellen in Frankfurt erreicht und entlasten damit unseren Personalaufwand. Jetzt konzentrieren wir uns darauf, durch Prozessoptimierungen und organisatorische Veränderungen insgesamt schneller, effizienter und damit wettbewerbsfähiger zu werden. Gleichzeitig verfolgen wir weiter ein striktes Kostenmanagement und fahren alle nicht erforderlichen Investitionen zurück. Auch in den ausländischen Konzern-Gesellschaften haben wir erfolgreich Programme zur Kostenreduktion auf den Weg gebracht.

Neben den unmittelbaren Auswirkungen der Pandemie liegt unser Fokus auf der Zukunftsfähigkeit Ihres Unternehmens. Hier haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr große Fortschritte erzielt. In Ljubljana haben wir Mitte des Jahres das neue Passagierterminal einweihen können. Um die Wachstumschancen auf dem südamerikanischen Markt weiter zu nutzen, haben wir am Flughafen Porto Alegre ein neues internationales Frachtzentrum eröffnet und die vertraglich vorgesehenen Erweiterungsmaßnahmen an den beiden brasilianischen Flughäfen abgeschlossen. In Lima befinden wir uns hingegen noch mitten im Ausbau. Die neue Start- und Landebahn werden wir voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres eröffnen. Das neue Terminal planen wir im Jahr 2025 zu eröffnen. Gegen Ende des vergangenen Jahres haben wir schließlich gemeinsam mit unserem Partner TAV die Betriebskonzession für den Standort Antalya bis 2051 gewonnen. Die neue Konzession in Antalya wird uns langfristig viel Freude bereiten, denn das internationale Geschäft trägt wesentlich zur positiven Entwicklung Ihres Konzern-Ergebnisses bei.



Auch am Standort Frankfurt läuft der Bau von Terminal 3 weiter mit angepasstem Zeitplan. Der Terminal-Rohbau ist mittlerweile weitgehend abgeschlossen, auch der Innenausbau in Pier G ist weit fortgeschritten. Derzeit planen wir die Eröffnung von Pier G gemeinsam mit den weiteren Flugsteigen von Terminal 3 im Jahr 2026.

In meinem letztjährigen Brief hatte ich bereits darauf hingewiesen: Mittlerweile hat uns die Bundespolizei offiziell für die Durchführung, Planung und Steuerung der Luftsicherheitskontrollen in Frankfurt ab 2023 beliehen. Auch nach der Steuerungsübernahme durch Fraport bleibt das zuständige Bundesministerium verantwortlich für alle luftsicherheitsrelevanten Fragestellungen. Fraport wird allerdings für die Beschaffung der Sicherheitsausrüstung sowie die Kalkulation und Erhebung der Luftsicherheitsgebühren am Standort zuständig sein und kann damit unter anderem flexibler entscheiden, welche Geräte eingesetzt werden oder wie viele Beschäftigte zu welcher Zeit pro Kontrollspur zum Einsatz kommen. Dadurch werden wir die Abfertigungsqualität auch bei hohem Verkehrsaufkommen noch einmal deutlich steigern.

Ein weiteres Zukunftsthema, das uns besonders wichtig ist, ist der Klimaschutz. Daher haben wir trotz der anhaltenden Krise unsere Ziele noch einmal verschärft: Wir wollen bis spätestens 2045 keine CO₂-Emissionen mehr ausstoßen, dabei schließen wir Kompensationen bei der Zielerreichung aus. Wir sind auf einem guten Weg, unseren Stromverbrauch am Flughafen Frankfurt künftig maßgeblich aus erneuerbaren Energien zu speisen: Bereits seit Juli 2021 beziehen wir Strom aus bestehenden Wind-Onshore-Anlagen. Ein weiterer wichtiger Schritt ist der mit dem Energieversorger EnBW abgeschlossene Vertrag, ab 2026 Strom aus dem neuen Windpark „He Dreiht“ in der deutschen Nordsee zu beziehen. Zudem investieren wir in Frankfurt in die eigene Stromerzeugung mittels Fotovoltaik und in Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und consequenten Reduzierung unseres Verbrauchs.

**Wir wollen bis spätestens
2045 CO₂-frei werden.**

Blicken wir auf das laufende Jahr: In den ersten Monaten rechnen wir infolge der Ausbreitung der Omikron-Virusvariante zunächst mit geringerer Dynamik im Passagierverkehr. Bereits rund um Ostern und Pfingsten erwarten wir dann eine spürbare Reisewelle und im Sommer abermals starke Ferienverkehre – deutlich über Vorjahr. Insgesamt gehen wir davon aus, dass wir in Frankfurt in diesem Jahr zwischen 55 und 65 Prozent des Passagieraufkommens von 2019 zählen werden – je nachdem, wie sich die Coronavirus-Pandemie und der Krieg in der Ukraine weiterentwickeln. An den internationalen Konzern-Flughäfen gehen wir

erneut von einer dynamischeren Erholung des Passagierverkehrs aus. An unseren touristisch geprägten griechischen Flughäfen erwarten wir bereits über 80 % des Vorkrisenniveaus. Auch in Lateinamerika rechnen wir mit einer schnelleren Erholung als in Frankfurt.

Die positiven Verkehrsprognosen werden auch die finanziellen Ergebniszahlen entsprechend positiv beeinflussen.

Angesichts des weiterhin herausfordernden Umfelds werden wir der Hauptversammlung allerdings auch in diesem Jahr keinen Gewinnverwendungsvorschlag unterbreiten, um stattdessen das positive Konzern-Ergebnis zu thesaurieren und Ihr Unternehmen weiter stabil aufzustellen. Mittelfristig planen wir, die ursprüngliche Dividendenpolitik – eine Ausschüttungsquote von 40 bis 60 % Ihres Gewinnanteils sowie eine mindestens stabile Dividende – wieder einzuführen.

Unseren Beschäftigten im Fraport-Konzern möchte ich an dieser Stelle – auch im Namen des Gesamtvorstands – meinen Dank aussprechen. Mit Ihrer Ausdauer und Ihrem starken Einsatz für das Unternehmen haben sie in einem weiteren Corona-Jahr die „Gute Reise“ aller Passagiere, Kunden und Geschäftspartner ermöglicht.

Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, möchte ich ebenfalls für Ihr entgegengebrachtes Vertrauen im vergangenen Jahr danken! Wir freuen uns auf eine gemeinsame Perspektive, in der persönliche Begegnungen und Reisen auch über Kontinente hinweg wieder zunehmen. Und darauf, die Zukunft Ihres Unternehmens weiter zu gestalten.

Ihr



Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand

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



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



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

Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor
Jahrgang 1957
Bestellung bis
30. September 2022

Anke Giesen
Vorstand Operations
Jahrgang 1963
Bestellung bis
31. Dezember 2022

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Berichtsjahr 2021 prägte die Coronavirus-Pandemie erneut das weltweite Geschehen. Nun sind Ende Februar 2022 russische Truppen völkerrechtswidrig in die Ukraine einmarschiert. Unsere Sorge und unser Mitgefühl gilt den davon betroffenen Menschen. Wir müssen alles daran setzen, dass dieses unvorstellbare Leid sofort beendet wird. Die härtesten Sanktionsmaßnahmen der Nachkriegsgeschichte sind somit unumgänglich. Wie sich dieser Krieg, die hierauf verhängten Sanktionen sowie etwaige Gegenmaßnahmen auf die wirtschaftliche Lage, den Luftverkehr und Fraport auswirken wird, kann noch nicht abschließend beurteilt werden.

Im zweiten Jahr der Pandemie galt es, einen Impfschutz der Bevölkerung aufzubauen und die wirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie zu bewältigen. Die Luftverkehrsbranche war auch im Jahr 2021 in besonderem Maße betroffen. Gegenüber dem Vorjahr stieg das Verkehrsaufkommen zwar an, in Summe blieb es jedoch erheblich unter den Volumina vor der Pandemie. Kontakt- und Reisebeschränkungen beeinträchtigten die Nachfrage auch in diesem Jahr. Erst ab November 2021 war Passagieren aus Europa wieder die Einreise in die Vereinigten Staaten von Amerika möglich. Dabei bestand ein Bedürfnis der Menschen, zu reisen. Wo es die Rahmenbedingungen der Pandemie erlaubten, insbesondere im Sommer in den touristischen Zielen des östlichen Mittelmeers, lag der Bedarf an Flügen nur noch wenig unter den Werten der Vorkrisenjahre. Dies stärkt unsere Zuversicht, dass die langfristige Entwicklung der Branche nicht beeinträchtigt ist. Zum Jahresende brachte die Omikron-Variante erneut Herausforderungen mit sich. Gesellschaft, Politik und Wirtschaft werden noch einige Zeit flexibel handeln müssen, um das Virus effektiv zu bekämpfen und den Auswirkungen der Pandemie beizukommen.

Die Fraport AG ist nach dem herausfordernden Jahr 2020 im Berichtsjahr 2021 auf dem Wege der Erholung. Die Passagierzahlen der internationalen Beteiligungen und am Standort Frankfurt wuchsen gegenüber dem Vorjahr. Der Frachtverkehr am Flughafen Frankfurt erreichte sogar Spitzenwerte. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die Fraport AG ein positives Jahresergebnis erzielen. Dem Unternehmen gelang es, mit dem bisherigen Konsortialpartner den Zuschlag für die Konzession zum Betrieb des Flughafens Antalya, Türkei, bis zum Jahre 2051 zu erhalten. Ohne den Einsatz und das Vertrauen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Unternehmensführung hätte all dies nicht erreicht werden können. Dafür gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unser besonderer Dank.



Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2021 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 acht Sitzungen, darunter eine Strategieklausur, zusammen. Darüber hinaus fand im Geschäftsjahr 2021 eine Informationsveranstaltung zum Thema Bodenverkehrsdienste statt.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften, mit einem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt, sowie die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Geschäftsentwicklung des Luftverkehrs waren Gegenstand regelmäßiger Erörterung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2021.

Fortlaufend begleitete der Aufsichtsrat zudem den Fortschritt des Ausbaus im Süden des Flughafengeländes in Frankfurt. 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 2021 insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Die Coronavirus-Pandemie und ihre Auswirkungen sowohl auf den Flugverkehr am Standort Frankfurt als auch an den internationalen Beteiligungslughäfen stand erneut im Mittelpunkt 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 als auch die Senkung der Personalaufwendungen mittels Kurzarbeit und des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“.
- Ein weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung war der kapazitative Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafens. Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit der Wirtschaftlichkeit der Fortführung des Ausbaus. 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 nach Plan.
- Der Liquiditätsbedarf der Gesellschaft und die Sicherung der für den weiteren Ausbau notwendigen Liquidität wurden wiederkehrend behandelt. Dabei wurde auch die Schaffung eines genehmigten und eines bedingten Kapitals erörtert und der Hauptversammlung empfohlen.
- Der Aufsichtsrat diskutierte die wirtschaftliche Lage und die Entwicklung der Bodenverkehrsdienste.
- Der Aufsichtsrat informierte sich über den jeweiligen Sachstand der Übernahme der Steuerungsverantwortung im Bereich der Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt.
- Der Aufsichtsrat beriet die zur Umsetzung der Anforderungen des Gesetzes zur Stärkung der Finanzmarktstabilität (Finanzmarktintegritätsstärkungsgesetz, FISG) und des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) erforderlichen Maßnahmen und traf die dazu notwendigen Beschlüsse.
- Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie dem Geschäftsbericht 2020 und fasste die notwendigen Beschlüsse zu deren Billigung und Feststellung.

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

- Am 15. März 2021 verabschiedete der Aufsichtsrat die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 1. Juni 2021. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 vorzuschlagen.
- Der Aufsichtsrat beschloss in einer Sondersitzung am 8. April 2021, der Hauptversammlung die Einrichtung eines Genehmigten Kapitals II in Höhe von bis zu 458.843.520,00 € und eines bedingten Kapitals von bis zu 120.209.310,00 € zu empfehlen. Im Rahmen der Sondersitzung wurde sodann eine aktualisierte Tagesordnung für die Hauptversammlung beschlossen.
- In einer weiteren Sondersitzung am 18. Mai 2021 stimmte der Aufsichtsrat der Beantragung der Erstattung von Vorhaltekosten durch die Bundesrepublik Deutschland und das Land Hessen und dem dafür erforderlichen Verzicht des Vorstands auf die LTIP-Tranche 2020 zu.
- Der Aufsichtsrat verlängerte 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.
- In der Sitzung am 10. September 2021 wurden der Sachstand des Ausbauprojekts am Flughafen Lima, Peru und die Finanzierung dieser Maßnahme beraten und dieser zugestimmt.
- Im Rahmen seiner Strategieklausur Mitte September 2021 befasste sich der Aufsichtsrat mit den Klimaschutzzielen der Fraport AG, der dabei verfolgten Strategie und den zu deren Umsetzung beabsichtigten Maßnahmen. Er erörterte die im Hinblick auf die Digitalisierung der Gesellschaft verfolgte Unternehmensstrategie.
- Die Beteiligung an der Ausschreibung der 25-jährigen Konzession zum Betrieb des Flughafens Antalya, Türkei, erörterte der Aufsichtsrat in der Sondersitzung vom 26. November 2021. Zugleich stimmte der Aufsichtsrat der Beteiligung an der Ausschreibung zu.
- Vor dem Hintergrund der andauernden Coronavirus-Pandemie stimmte der Aufsichtsrat am 16. Dezember 2021 zu, die ordentliche Hauptversammlung am 24. Mai 2022 auf der Grundlage von § 1 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie (COVID-19-Gesetz) erneut virtuell durchzuführen. 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) wurde die Geltung des COVID-19-Gesetzes bis zum 31. August 2022 verlängert.
- Am 15. März, 21. Juni und 16. Dezember 2021 erörterte der Aufsichtsrat den Kapitalbedarf der Gesellschaft und stimmte der Erhöhung des Finanzierungsrahmens und der weiteren Aufnahme von Fremdkapital durch Kredite, Anleihen oder anderen Fremdkapitalinstrumenten zu.
- Am 16. Dezember 2021 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2022.

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 worden. 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 sechsmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss und den Lageberichten. 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 2021 vor. Der Halbjahresbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2022 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2022 (Aufstellung

nach IFRS). Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und unterbreitete dem Plenum Vorschläge zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2021 und zur Ausschreibung der Prüfungsleistungen ab dem Geschäftsjahr 2023. 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 2021 PwC, als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Auch bezüglich der Prüfung der CSR-Berichterstattung lautete die Empfehlung des Ausschusses zugunsten dieser Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

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 fünf Sitzungen des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Geschäftsjahr 2021 waren die wirtschaftliche Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und die Ausbaumaßnahmen im Inland und der ausländischen Beteiligungen.

Ein besonderer Fokus lag dabei 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 Konzession zum Betrieb des Flughafens Antalya, Türkei. Dem Aufsichtsrat wurde empfohlen, der Abgabe eines Angebots gemeinsam mit dem türkischen Partner TAV zuzustimmen.

Der Ausschuss befasste sich regelmäßig mit der wirtschaftlichen Lage der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt und weltweit. Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsratsplenum in diesem Zusammenhang die nachfolgend erteilte Zustimmung zur Veräußerung eines Mehrheitsanteils an der FraSec Luftsicherheit GmbH. Er erörterte intensiv die Investitionsplanung im Rahmen des Wirtschaftsplans 2022.

Der **Personalausschuss** behandelte in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2021 regelmäßig die Personalsituation im Konzern, die weiterhin von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt war. Am Standort Frankfurt standen die Themen „Kurzarbeit“, Stand des Freiwilligenprogramms zum Personalabbau im Rahmen des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“, und die Entwicklung des Personalaufwands und der Vergütungen im Fokus.

Die Entwicklung der Frauenquote im Topmanagement wie auch die Entwicklung eines Kompetenzmodells für diese Funktionen waren ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum fünfmal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2021 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen sowie die Nachfolgeplanung des Vorstands.

Weder die Einberufung des zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildeten **Nominierungsausschusses** noch des nach den Vorschriften des § 27 Mitbestimmungsgesetz zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2021 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 2021 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 2021 wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehörten, teil:

- Der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Staatsminister Michael Boddenberg, nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und an allen Sitzungen des Präsidialausschusses teil. Sitzungen des Nominierungsausschusses wie auch des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Die stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Frau Claudia Amier nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an vier von fünf Sitzungen des Präsidialausschusses und an vier von sechs Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teil. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Herr Devrim Arslan nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und an allen Sitzungen des Präsidialausschusses sowie des Personalausschusses teil.
- Herr Uwe Becker nahm an fünf von acht Aufsichtsratssitzungen, an vier von fünf Sitzungen des Präsidialausschusses sowie an drei von fünf Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil. Sitzungen des Nominierungsausschusses fanden nicht statt.
- Herr Hakan Bölükmeşe nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an allen Sitzungen des Personalausschusses und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil.
- Herr Hakan Cicek nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teil.
- Frau Yvonne Dunkelmann nahm seit Antritt der Nachfolge von Frau Birgit Kother am 1. Juli 2021 als gewähltes Ersatzmitglied an allen vier nach ihrem Eintritt in den Aufsichtsrat stattgefundenen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) teil. Nach ihrer Wahl zum Mitglied des Beteiligungs- und Investitionsausschusses nahm sie an allen Sitzungen dieses Ausschusses teil.
- Herr Oberbürgermeister Peter Feldmann nahm an vier von acht Aufsichtsratssitzungen teil.
- Herr Peter Gerber nahm an sechs von acht Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) teil.
- Frau Dr. Margarete Haase nahm an sieben von acht Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und allen Sitzungen des Präsidialausschusses und des Finanz- und Prüfungsausschusses teil. Sitzungen des Nominierungsausschusses fanden nicht statt.
- Herr Frank-Peter Kaufmann nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an allen Sitzungen des Präsidialausschusses, des Personalausschusses und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil.
- Herr Dr. Ulrich Kipper nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teil.
- Herr Lothar Klemm nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Frau Birgit Kother nahm an allen vier Aufsichtsratssitzungen und allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil, die bis zu ihrem Ausscheiden am 30. Juni 2021 stattfanden.
- Frau Mira Neumaier nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und nach ihrer Wahl zum Mitglied des Beteiligungs- und Investitionsausschusses an vier von fünf Sitzungen dieses Ausschusses teil.
- Herr Michael Odenwald nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an drei von vier Sitzungen des Personalausschusses und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teil.
- Herr Matthias Pöschko nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an allen vier nach seiner Wahl zu dessen Mitglied stattgefundenen Sitzungen des Präsidialausschusses sowie an allen vier nach seiner Wahl zu dessen Mitglied stattgefundenen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Herr Qadeer Rana nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an allen Sitzungen des Personalausschusses und allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teil.

- Herr Mathias Venema nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und allen Sitzungen des Personal- und des Präsidialausschusses teil. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Frau Sonja Wärtges nahm an sieben von acht Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und an allen Sitzungen des Personal- sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses teil.
- Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt nahm an allen Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an zwei von vier Sitzungen des Personalausschusses und an vier von fünf Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat befassten sich auch im vergangenen Jahr mit der Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat auch seine regelmäßige Effizienzüberprüfung fortgeführt. Diese Selbstbeurteilung geschah im Berichtsjahr auf Grundlage und unter Fortschreibung der 2020 ermittelten Ergebnisse, die in der September-Sitzung vertieft diskutiert wurden. Den Schwerpunkt der Erörterung bildete dabei die Digitalisierung der Gremienarbeit und die damit in Zusammenhang stehende Informationsversorgung.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 16. Dezember 2021 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

Interessenkonflikte von Aufsichtsräten und Vorständen sind im Geschäftsjahr 2021 nicht aufgetreten.

Jahres- und Konzern-Abschlussprüfung sowie Prüfung des Vergütungsberichts

PwC prüfte den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2021 sowie den zusammengefassten Lagebericht und versah diese jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 – 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 besteht, das es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die vorgenannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns wurden vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigte sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat prüfte sie auch selbst. Hierbei wurden auch die im Wege der erweiterten Nachtragsberichterstattung erforderlichen Anpassungen infolge des Kriegs in der Ukraine erörtert und geprüft. Die Prüfungsberichte von PwC und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 14. März 2022 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.

Der Bilanzgewinn betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 38,3 Mio €. In Anbetracht der Tatsache, dass Fraport als Flughafenbetreiber in besonderem Maße von den Folgen der Coronavirus-Pandemie betroffen war, hat der Vorstand der Fraport AG vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2021 auf die Ausschüttung einer Dividende wiederum zu verzichten. Nach eingehender Prüfung unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre hat sich der Aufsichtsrat diesem Vorschlag angeschlossen.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 14. März 2022 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 zur Prüfung des von Vorstand und Aufsichtsrat erstellten Vergütungsberichts der Fraport AG zum 31. Dezember 2021 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 beigefügt.

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 14. März 2022 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 2021 kam es zu einer Reihe von Wechseln im Aufsichtsrat.

- Frau Birgit Kother legte ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 30. Juni 2021 nieder. Ihr folgte als für Frau Kother gewähltes Ersatzmitglied Frau Yvonne Dunkelmann. Frau Dunkelmann folgte Frau Kother aufgrund entsprechender Wahl durch den Aufsichtsrat auch in den Beteiligungs- und Investitionsausschuss nach.
- Herr Matthias Pöschko folgte zum 1. Januar 2021 als gewähltes Ersatzmitglied Herrn Detlev Draths, der sein Mandat zum Jahresende 2020 niedergelegt hatte. Herr Pöschko wurde zum Mitglied des Präsidialausschusses und des Beteiligungs- und Investitionsausschusses gewählt.
- Frau Mira Neumaier wurde am 4. März 2021 gerichtlich als Nachfolgerin für Frau Katharina Wesenick bestellt, die ihr Amt zum Jahresende 2020 niedergelegt hatte. Sie wurde zum Mitglied des Beteiligungs- und Investitionsausschusses und dessen stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Am 11. Februar 2022 wurde der Fraport AG der Beschluss des Bundesarbeitsgerichts vom 2. Februar 2022 zugestellt, mit dem das Bundesarbeitsgericht die Nichtzulassungsbeschwerde zu der Entscheidung des Hessischen Landesarbeitsgerichts über die Anfechtung der Wahl der Arbeitnehmervertreter und Arbeitnehmervertreterinnen in den Aufsichtsrat der Fraport AG zurückgewiesen hat. Damit wurde die Entscheidung des Hessischen Landesarbeitsgerichts über die Anfechtung der am 23. Mai 2018 durch die Delegierten durchgeführten Wahl der Arbeitnehmervertreter und Arbeitnehmervertreterinnen im Aufsichtsrat der Fraport AG einschließlich der für sie gewählten Ersatzmitglieder rechtskräftig. Die Wahl ist hiermit gerichtlich für unwirksam erklärt worden. Nicht von der Unwirksamkeit der Wahl betroffen und weiterhin Mitglied des Aufsichtsrats ist Frau Mira Neumaier geblieben, die durch Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 4. März 2021 als Arbeitnehmervertreterin zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden war. Zur Sicherstellung der Beschlussfähigkeit und um schnellstmöglich die gesetzlich sowie satzungsmäßig vorgeschriebene Anzahl der Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat einschließlich der gesetzlich vorgeschriebenen paritätischen Besetzung des Aufsichtsrats wieder herzustellen, beantragte der Vorstand unverzüglich eine gerichtliche (Ersatz-)Bestellung für die ausgeschiedenen Arbeitnehmervertreter und Arbeitnehmervertreterinnen. Für die gerichtliche (Ersatz-)Bestellung wurden Stellungnahmen der Interessenvertreter (unter anderem Gewerkschaften, Konzernbetriebsrat, Betriebsrat Fraport, Sprecherausschuss Fraport, Betriebsrat FraGround) sowie Einwilligungserklärungen der bisherigen Arbeitnehmervertreter beziehungsweise der von den Gewerkschaften an deren Stelle neu nominierten Personen eingeholt. Die Gewerkschaft komba, deren Vertreterin Frau Dunkelmann ist, hat auf Nachfrage für die Ersatzbestellung an Stelle von Frau Yvonne Dunkelmann mit Frau Ramona Lindner eine andere Vertreterin benannt. Diesem Wunsch hat der Vorstand Rechnung getragen werden, nicht zuletzt, um sich widersprechende Anträge beim Gericht und dadurch eintretende Verzögerungen zu vermeiden.

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.

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.

Frankfurt am Main, 14. März 2022



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 22 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 20. März 2020 bekannt gemachten Fassung vom 16. Dezember 2019 (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 sie 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 16. Dezember 2021

Vorstand und Aufsichtsrat gaben zuletzt am 16. Dezember 2021 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG ab:

„Die Fraport AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 17. Dezember 2020 sämtlichen vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 („Kodex“) entsprochen und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.“

Die Entsprechenserklärung wurde den 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.

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex 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.

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 vereinbarende 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 integre und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht.

Die Verantwortung für das CMS liegt bei dem Management der jeweiligen Konzern-Gesellschaft – für das CMS der Fraport AG ist der Vorstand zuständig. Er hat den Leiter des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ als Chief Compliance Officer mit der Weiterentwicklung, der Organisation und dem Betrieb des Compliance Management Systems der Fraport AG beauftragt.

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 zweiten Krisenjahr in Folge Kurzarbeit unvermeidbar war, um das Unternehmen auch künftig unter geänderten Marktgegebenheiten profitabel und wettbewerbsfähig aufzustellen, 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 von Fraport. 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. Sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern wurden ambitionierte CO₂-Ziele für das Jahr 2030 beschlossen. Es ist erklärtes Ziel für die Fraport AG und den Fraport-Konzern bis 2045 klimaneutral zu sein.

Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Auch im Jahr 2021 war und voraussichtlich auch in den kommenden Jahren ist das Unternehmen allerdings durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie gezwungen, Ausgaben zu reduzieren, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngeschäft stehen.

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, Michael Müller, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang. 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 relevante 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. 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 2021, 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 sind dem Konzern-Anhang Tz. 55 zu entnehmen. Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter [Vorstand \(fraport.com/de/vorstand\)](http://www.fraport.com/de/vorstand) verfügbar.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervetreter 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 der Mitglieder, aus denen er (laut Satzung beziehungsweise Gesetz) insgesamt zu bestehen hat, 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 Anteilseignervertreter kommt, 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 (2021: acht Sitzungen, darunter eine Strategieklausur) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit und die Tätigkeit seiner Ausschüsse. Diese Selbstbeurteilung geschah im Berichtsjahr auf Grundlage und unter Fortschreibung der im Jahr 2020 ermittelten Ergebnisse, die in der September-Sitzung vertieft diskutiert wurden. Den Schwerpunkt der Erörterung bildete dabei die Digitalisierung der Gremienarbeit und die damit in Zusammenhang stehende Informationsversorgung.

Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021 ist im Geschäftsbericht 2021 zu finden. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2021, 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.com/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 Arbeitnehmer
Michael Boddenberg (Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 26.05.2020)	Claudia Amier (stellvertretender Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat vom 31.05.2013 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Uwe Becker (Mitglied im Aufsichtsrat seit 31.05.2013)	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)
Peter Gerber (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)
Dr. Margarete Haase (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2011)	Dr. Ulrich Kipper (Mitglied im Aufsichtsrat vom 29.05.2018 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Frank-Peter Kaufmann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 30.05.2014)	Ramona Lindner (Mitglied im Aufsichtsrat seit 16.02.2022)
Lothar Klemm (Mitglied im Aufsichtsrat seit 10.05.1999)	Mira Neumaier (Mitglied im Aufsichtsrat seit 04.03.2021)
Michael Odenwald (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.12.2012)	Matthias Pöschko (Mitglied im Aufsichtsrat vom 01.01.2021 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Sonja Wärntges (Mitglied im Aufsichtsrat seit 16.10.2020)	Qadeer Rana (Mitglied im Aufsichtsrat vom 29.05.2018 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.05.2012)	Mathias Venema (Mitglied im Aufsichtsrat vom 01.07.2020 bis 10.02.2022 und seit 16.02.2022)

Im Zuge einer rechtskräftig gewordenen Anfechtung der Wahlen der Arbeitnehmervertreter 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. Nicht von der Anfechtung der Wahlen betroffen und weiterhin Mitglied des Aufsichtsrats blieb Frau Neumaier, die durch Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main, Registergericht, vom 04. März 2021 als Arbeitnehmervertreterin zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden war. 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. Seither ist der Aufsichtsrat wieder mit 20 Personen besetzt. 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. Im Zeitraum vom 01. Juli 2021 bis 10. Februar 2022 war Frau Yvonne Dunkelmann als Vertreterin der Arbeitnehmer Mitglied des Aufsichtsrats. Ihr folgte im Zuge der gerichtlichen Bestellung vom 16. Februar 2022 Frau Ramona Lindner als Vertreterin der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat nach.

Nähere Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften sind dem Konzern-Anhang Tz.56 zu entnehmen. Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter [Aufsichtsrat und Beraterkreis \(fraport.com\)](http://www.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 2021	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 <ul style="list-style-type: none"> > der Prüfung der Rechnungslegung, > der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, > der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Internen Revisionssystems, 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	6	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Claudia Amier (stellvertretender Vorsitz) Hakan Cicek Dr. Ulrich Kipper Lothar Klemm Michael Odenwald Qadeer Rana Sonja Wärntges
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	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Mira Neumaier (stellvertretender Vorsitz) Uwe Becker Hakan Böllükmeşe Frank-Peter Kaufmann Ramona Lindner Matthias Pöschko Prof. Dr. 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	4	8	Mathias Venema (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Hakan Böllükmeşe Michael Odenwald Qadeer Rana Sonja Wärntges Prof. Dr. 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	5	8	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Vorsitzender Claudia Amier (kraft Amtes) Devrim Arslan Uwe Becker Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann Matthias Pöschko Mathias Venema
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 Claudia Amier (kraft Amtes) Lothar Klemm Mathias Venema
Nominierungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 	Nach Bedarf	0	3	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Uwe Becker 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 anhand der 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 mit der 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 wurde, eröffnete (wie bereits im Jahr 2020) die Möglichkeit, Hauptversammlungen auch im Jahr 2021 ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abzuhalten (virtuelle Hauptversammlung). Davon hat der Vorstand der Fraport AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Jahr 2021 Gebrauch gemacht. 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) wurde die Geltung bis zum 31. August 2022 verlängert, wodurch ordentliche Hauptversammlungen auch im Jahr 2022 virtuell, ohne physische Präsenz der Aktionärinnen und Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abgehalten werden können.

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

Nach dem Aktiengesetz in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes (FüPoG II) 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 in der Fassung des FüPoG II 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. Da der Vorstand um ein Mitglied erweitert wurde und damit seit dem 1. Juli 2019 aus einem weiblichen und vier männlichen Mitgliedern besteht, wird diese Zielgröße aktuell verfehlt. Mit Blick auf die zu erwartende tiefgreifende Wandlung des Luftfahrtmarktes und die damit verbundenen starken Veränderungen in den Verkehrs- und Terminalnutzungsstrukturen hielt es der Aufsichtsrat für angezeigt, den Vorstand um das Ressort „Aviation und Infrastruktur“

mit dem Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ (jetzt „Aviation“) sowie dem Zentralbereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“ zu erweitern und dieses mit einem internen Experten zu besetzen. Die Zielgröße bleibt dennoch unverändert Maßgabe zukünftiger Entscheidungen hinsichtlich der Besetzung des Vorstands.

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.

Für die Fraport AG legte der Vorstand zum Jahreswechsel 2016/2017 eine Zielgröße von einem Frauenanteil von 30,0 % für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) und eine Zielgröße von einem Frauenanteil von 30,0 % für die darunterliegende Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) zum 31. Dezember 2021 fest. Zum Bilanzstichtag 2021 lag der tatsächlich erreichte Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 22,7 % und in der zweiten Führungsebene bei 27,5 %.

Für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2026 legte 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) fest. Für den Konzern in Deutschland beschloss 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).

Geschlechterquote im Aufsichtsrat

Nach dem am 1. Mai 2015 in Kraft getretenen „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ ist bei ab dem 1. Januar 2016 erforderlich werdenden 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 (§ 96 Absatz 2 AktG, Grundsatz 11 DCGK).

Der Aufsichtsrat hat insoweit 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 und 2021 Rechnung getragen. Derzeit besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen Anteilseignervertreterinnen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen Anteilseignervertreterinnen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

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

Der Aufsichtsrat hat am 27. Juni 2016 gemäß Empfehlung C.1 DCGK und § 289f Absatz 2 Nr. 6 HGB konkrete Ziele für seine Zusammensetzung und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium verabschiedet. Darin 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 Altersgrenze von 72 Jahren im Zeitpunkt der Wahl beziehungsweise Wiederwahl 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) wurden auch bei der Nachwahl zum Aufsichtsrat 2021 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.

Mit Blick auf die weitere Diversität hatte der Aufsichtsrat – wie oben bereits dargestellt – schon im Geschäftsjahr 2015 das festgelegte Ziel für seine Zusammensetzung hinsichtlich des Frauenanteils wie folgt aktualisiert: „Der Aufsichtsrat setzt sich zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammen, wobei diese Quote von der Seite der Anteilseignervertreter 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 weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

Mit den Aufsichtsratsmitgliedern Frau Dr. Margarete Haase, die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses ist, und Frau Sonja Wärntges 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 durch das Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität (FISG) erhöhten Anforderungen im Hinblick auf das Erfordernis von Aufsichtsratsmitgliedern mit Sachverstand in den Bereichen Rechnungslegung und Abschlussprüfung.

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). Dazu hat der Aufsichtsrat beschlossen, dass dem Gremium mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreter 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 Wärntges, drei von der Gesellschaft, ihrem Vorstand sowie vom kontrollierenden Aktionär unabhängige Anteilseignervertreterinnen angehörten und somit das Ziel erreicht ist. Im Weiteren erfüllt die Fraport AG auch die Empfehlungen C.7 und C.9 DCGK, wonach mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter von der Gesellschaft und vom Vorstand beziehungsweise mindestens zwei der Anteilseignervertreter unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein sollen. Ebenfalls ist festzustellen, dass sowohl der Aufsichtsratsvorsitzende als auch die Vorsitzende des Prüfungsausschusses 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 von 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 des Präsidialausschusses 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 sowie weitere Diversitätskriterien berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen, der Struktur des Vorstands (einschließlich 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.

Weitere Angaben

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 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 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 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 von einem Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2020 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main (nachfolgend: PwC), die Fraport damit im neunten aufeinanderfolgenden Jahr prüfte. Vor der Unterbreitung des Wahlvorschlags holten der Aufsichtsrat und sein Prüfungsausschuss eine Unabhängigkeitserklärung von PwC ein. Die Prüfung des Konzern-Abschlusses und des zusammengefassten 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 Konzern-Abschlusses 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 Konzern-Abschlusses 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.

Offenlegung der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung und des Corporate Governance Berichts

Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung hat der Vorstand am 14. März 2022 unter www.fraport.de/corporategovernance offengelegt.

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern	31
Hinweis zur Berichterstattung	32
Geschäftsentwicklung im Überblick	33
Grundlagen des Konzerns	35
Wirtschaftsbericht	60
Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss des Fraport AG	111
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	114
Risiko- und Chancenbericht	114
Prognosebericht	127

Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern

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

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

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

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

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

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

Von den im vergangenen Jahr begonnenen Verhandlungen mit den verantwortlichen Behörden und staatlichen Stellen bezüglich staatlicher Hilfen für Verluste im Rahmen der Coronavirus-Pandemie profitierten auch die Konzern-Gesellschaften im abgelaufenen Geschäftsjahr. Der griechische Staat gewährte Fraport Greece eine Kompensation in Form des Erlasses von fixen Konzessionszahlungen und eines späteren Beginns der ebenfalls zu leistenden variablen Konzessionsgebühr, die sich 2021 in Höhe von insgesamt 92,8 Mio € positiv auf die sonstigen betrieblichen Erträge auswirkte. Darüber hinaus hatten der Erlass fixer Mindestleasingzahlungen bei Fraport USA in Höhe von 35,2 Mio €, realisierte Erstattungsansprüche der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Höhe von 26,5 Mio € sowie die Kompensation für die Flughafenschließung im Jahr 2020 und Erstattung der

Fixkosten bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija in Höhe von 6,6 Mio €, einen positiven Effekt auf die sonstigen betrieblichen Erträge. Gegenwärtig dauern die Gespräche über weitere Kompensationen bei einzelnen Konzern-Gesellschaften an.

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

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 2021) 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 bereinigt um Auftrags Erlöse 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).

Die Berichterstattung für das Jahr 2020 wurde um die Finanzkennzahl „EBITDA vor Sondereinflüssen“ erweitert. Das EBITDA vor Sondereinflüssen ist bereinigt um die Personalaufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für das Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie entsprechende Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt in Höhe von insgesamt 299,0 Mio €. Durch diese Finanzkennzahl wurde eine transparente Darstellung und eine bessere Beurteilung der operativen Leistung des Fraport-Konzerns im Jahr 2020 ermöglicht. In der nachfolgenden Tabelle erfolgt eine Überleitung der Finanzkennzahl zum 31. Dezember 2020. Die Finanzzahlen des Geschäftsjahres 2021 sind nicht von den Sondereinflüssen für das Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ beeinflusst.

Überleitung EBITDA vor Sondereinflüssen

in Mio €	2020	Sondereinflüsse 2020
Umsatzerlöse vor Sondereinflüssen	1.677,0	
Andere aktivierte Eigenleistungen	37,9	
Sonstige betriebliche Erträge	81,8	
Gesamtleistung	1.796,7	
Materialaufwand	-688,6	
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	-913,1	-299,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-146,6	
EBITDA vor Sondereinflüssen	48,4	
Summe Sondereinflüsse	-299,0	-299,0
EBITDA	-250,6	

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

Signifikante Änderungen im Konsolidierungskreis sowie wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen fanden im Berichtsjahr nicht statt. Der Konsolidierungskreis sowie die Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB sind dem Konzern-Anhang zu entnehmen.

Der Vorstand hat den zusammengefassten Lagebericht sowie den Konzern-Abschluss am 25. Februar 2022 / 14. März 2022 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 14. März 2022.

Geschäftsentwicklung im Überblick

Grundlagen des Konzerns

- Personalabbau Ziel von rund 4.000 Beschäftigten im Rahmen des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ erreicht. Fokus weiterhin auf einer deutlichen und nachhaltigen Kostenreduktion sowie der strategischen Ausrichtung des Unternehmens auf das veränderte Marktumfeld
- Betrieblich nicht zwingend notwendige Sachausgaben werden im Fraport-Konzern weiterhin gestrichen und geplante Investitionen stark reduziert oder zeitlich verschoben
- Maßnahmen wie Kurzarbeit, Arbeitszeitreduzierung und Freistellungen gemäß den lokalen Gesetzgebungen auch an den ausländischen Konzern-Flughäfen umgesetzt

Wirtschaftsbericht



1,9 Mrd €

Umsatz bereinigt um IFRIC 12
(2020: 1,5 Mrd €)



757,0 Mio €

EBITDA
(2020 EBITDA vor Sondereinflüssen: 48,4 Mio €¹⁾)



313,7 Mio €

EBIT
(2020: – 708,1 Mio €)

91,8 Mio €

Konzern-Ergebnis
(2020: – 690,4 Mio €)

0,90 €

Ergebnis je Aktie
(2020: – 7,12 €)

6,4 Mrd €

Netto-Finanzschulden
(2020: 5,5 Mrd €)



23,1 %

Eigenkapitalquote
(2020: 25,7 %)



-772,3 Mio €

Free Cash Flow
(2020: -1,4 Mrd €)



3,4 %

ROFRA
(2020: – 8,3 %)

¹⁾ EBITDA vor Sondereinflüssen (bereinigt um Personalaufwendungen aus dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie den Aufwendungen aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen der übrigen Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt).

- Deutliche Steigerung des Passagieraufkommens in Frankfurt um 32,2 % auf 24,8 Mio
- Frachtaufkommen in Frankfurt auf neuem Rekordhoch auf rund 2,3 Mio Tonnen
- Die internationalen Konzern-Flughäfen verzeichnen mehrheitlich ein Passagierwachstum, von 31,2 % bis über 100 %
- Finanzkennzahlen verbessern sich auch aufgrund von Einmaleffekten deutlich gegenüber Vorjahresniveau, bleiben aber weiterhin stark von Coronavirus-Pandemie bedingtem Verkehrseinbruch beeinflusst

Prognosebericht

- Passagierentwicklung weiterhin abhängig vom Verlauf der Coronavirus-Pandemie sowie neu der Entwicklung des Ukraine-Krieges ²⁾
- Passagieraufkommen in Frankfurt für das Gesamtjahr 2022 in der Bandbreite von 55 % bis 65 % des Volumens von 2019 erwartet, an den internationalen Konzern-Flughäfen dynamischeres Wachstum erwartet als in Frankfurt
- Mit der prognostizierten Passagierentwicklung werden positive Effekte auf die Finanzzahlen 2022 erwartet
- Free Cash Flow weiterhin im negativen Bereich in etwa auf Vorjahresniveau und deutlicher Anstieg der Netto-Finanzschulden
- ROFRA wird leicht unter bis leicht über dem Niveau von 2021 prognostiziert ²⁾
- Bestandsgefährdende Entwicklungen sehr unwahrscheinlich

²⁾ Am 14. März 2022 nachträglich ergänzt.

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

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

Ein international führender Flughafenbetreiber-Konzern

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

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



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



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



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



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

Wesentliche Standorte

Flughäfen des Fraport-Konzerns

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

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 die Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland, Pittsburgh, Nashville und am JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, New York sowie das Retail-Flächenmanagement des Terminals B am Newark Airport in New Jersey.

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

Aufteilung des Konzern-Ergebnisses

in %



Externe Einflussfaktoren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

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

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

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

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

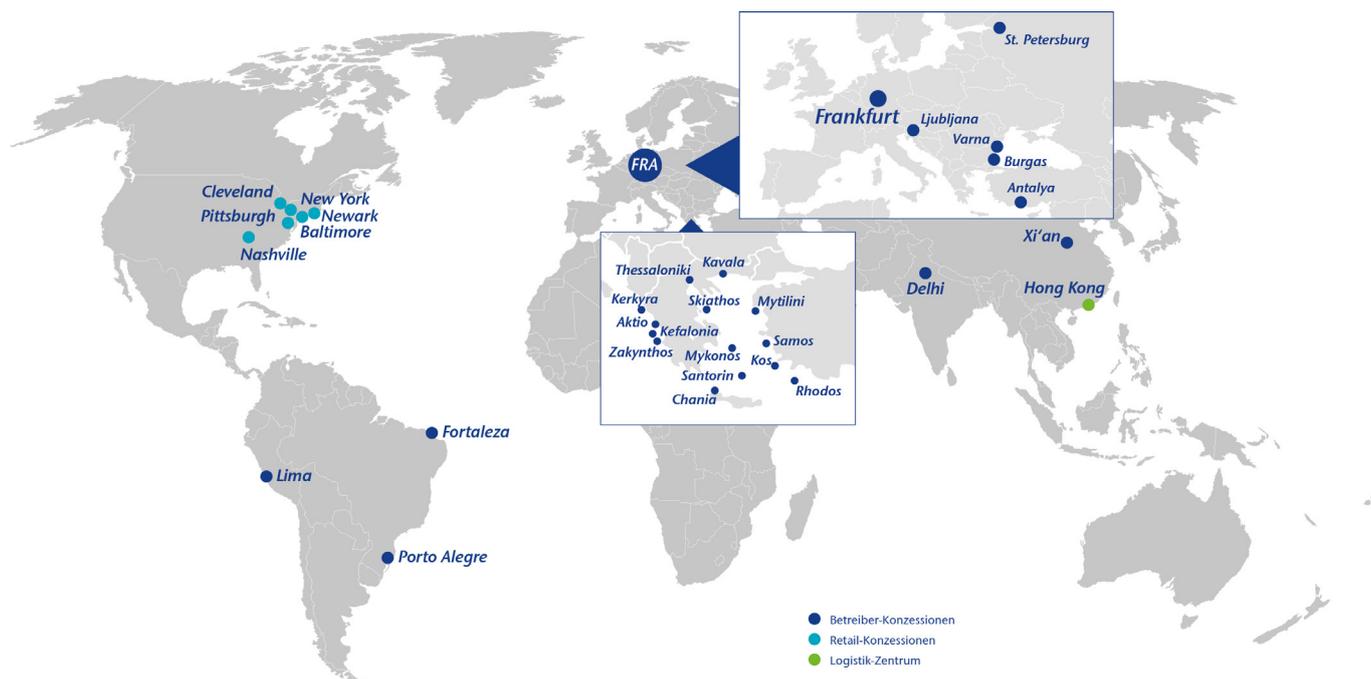
Wettbewerbsposition in Europa

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

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

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

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

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

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

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



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

Rechtliche Konzern-Struktur

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

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

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

Organisatorische Konzern-Struktur

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

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

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

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

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

Fraport-Konzernstruktur



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

¹⁾ Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

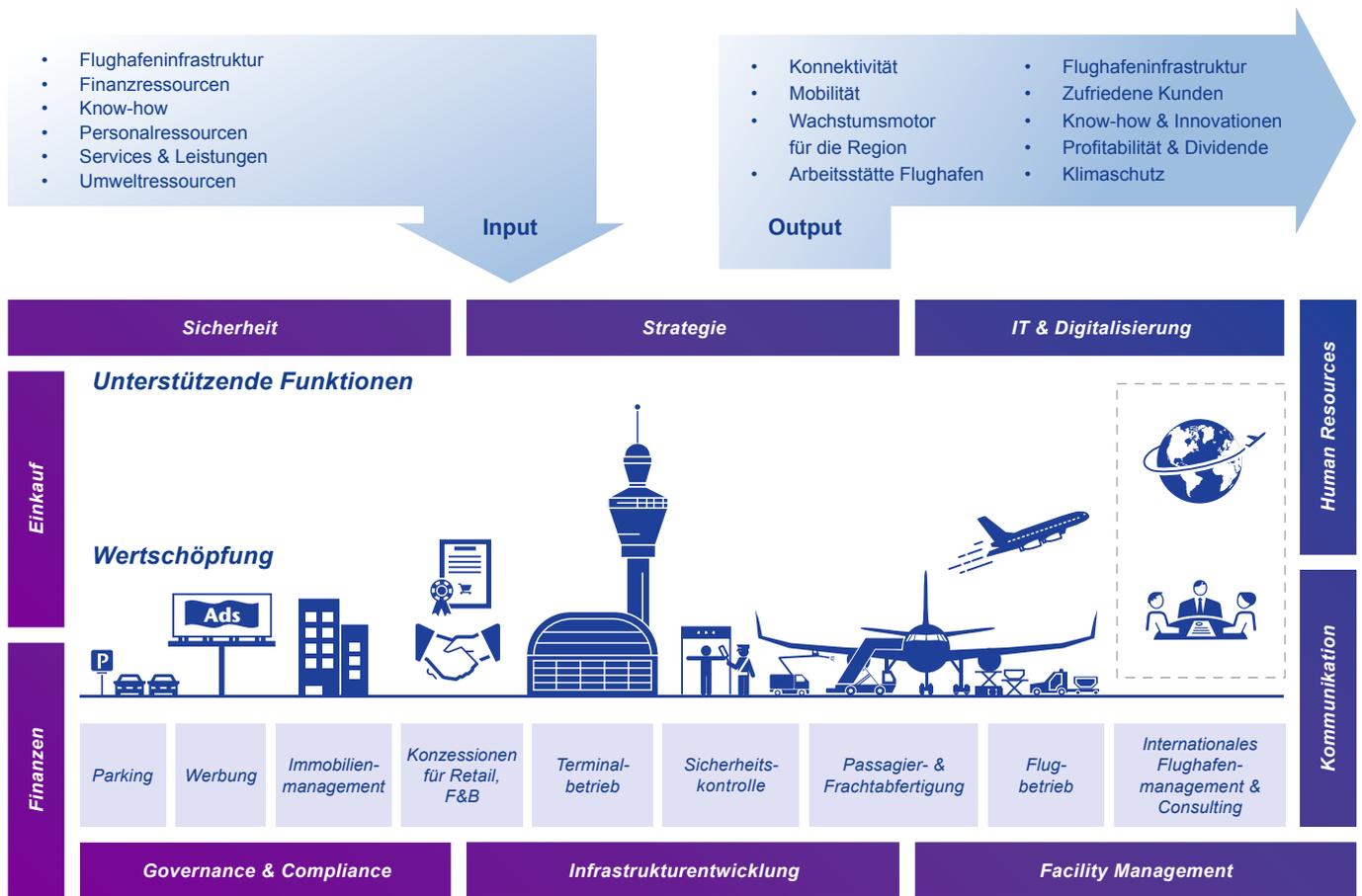
Strategie

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



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

Wertschöpfungskette



Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert

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



Prognose zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs untermauert Wachstumsperspektiven

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

Strategische Ziele

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



*Unsere Vision:
Wir sind **Europas bester Flughafenbetreiber** und setzen **weltweit Standards**.*





Wachstum in Frankfurt und international

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

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

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

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

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

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

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

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



Serviceorientierter Flughafenbetreiber

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit

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

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

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

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

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



Lernende Organisation & Digitalisierung

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

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

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

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



Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

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

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

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

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

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

Fraport sieht sich in der Verantwortung, den mit dem Flughafenbetrieb einhergehenden ökologischen Anforderungen gerecht zu werden. Im Bereich des Klimaschutzes hat Fraport sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO₂-Emissionen auf insgesamt 120.000 Tonnen zu senken und bis 2045 CO₂-neutral zu sein. Im Jahr 2021 beliefen sich die CO₂-Emissionen auf 163.520 Tonnen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Dabei sollen keine Emissionen kompensiert werden. Um den Strombedarf aus regenerativen Energien zu decken, bezieht die Fraport AG seit Juli 2021 Strom aus bestehenden Wind-Onshore-Anlagen. Zudem wurde ein Corporate Power Purchase Agreement über den Bezug von Windenergie ab Mitte 2026 abgeschlossen. Gleichzeitig setzt das Unternehmen darauf, am Flughafen selbst Strom zu erzeugen, und verfolgt deshalb den weiteren Ausbau von Fotovoltaikanlagen am Standort (siehe auch Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“).

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

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

Zur Überprüfung seines Anspruchs, attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber zu sein, verwendet Fraport die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die Krankenquote. Diese Kennzahlen hat der Vorstand neben der CO₂-Emission als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren des Ziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ definiert (siehe auch Kapitel „Steuerung“). Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2022 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ enthalten.

Steuerung

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

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Trotz der Einschränkungen aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde die Messung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit, Gepäck-Konnektivität und CO₂-Emissionen, auch wenn mit verändertem Umfang, wieder aufgenommen. Die Mitarbeiterzufriedenheit wurde im Geschäftsjahr 2021 im Rahmen sogenannter Puls-Checks in der Fraport AG erhoben. Die Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern wurde nicht erhoben.

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

Übersicht bedeutsamster finanzieller und nichtfinanzieller Leistungsindikatoren

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

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

²⁾ Ab Wiederaufnahme der regulären Passagierbefragungen Zielwert gültig für den Fraport-Konzern.

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

⁴⁾ Langfristige Zielsetzung wird nach Wiederaufnahme der konzernweiten und methodisch angepassten Mitarbeiterbefragung definiert.

⁵⁾ Wert 2021 auf Basis des Puls-Checks in Prozent erhoben.

⁶⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

⁷⁾ Zielwert 2045: 0 t CO₂ („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

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

⁹⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Finanzielle Leistungsindikatoren

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

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

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

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

Kennzahlen der Ertragslage

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

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

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

Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

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

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

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

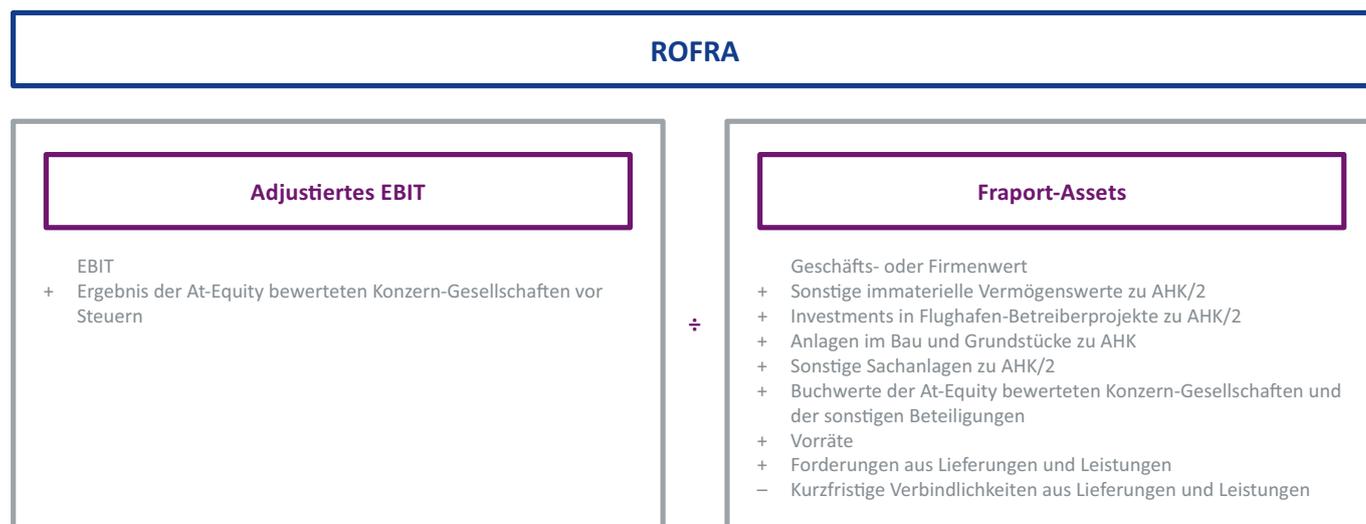
Der **Free Cash Flow** gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen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

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

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

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

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



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

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

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

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

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

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

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

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

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

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

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

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

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

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität sind die Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber für Fraport ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Unter Attraktivität versteht die Fraport AG die Schaffung guter Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter. Um seine Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber messbar zu machen und steuern zu können, nutzt Fraport verschiedene Leistungsindikatoren, wie beispielsweise die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie die Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

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

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

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

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

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

Arbeits- und Gesundheitsschutz

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

im Fokus. Seit der Berichterstattung 2019 hat der Vorstand die Konzern-Krankenquote auf den Einbezug der deutschen Konzern-Gesellschaften beschränkt. Aufgrund unterschiedlicher regionaler gesetzlicher Regelungen, aber auch wegen der von den 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. Darüber hinaus stehen für den Gesundheits- und Arbeitsschutz im Konzern weiterhin die Maßnahmen zur Bewältigung der Coronavirus-Pandemie im Mittelpunkt.

Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Fraport-Umweltpolitik ist der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen. Dazu dient in der Fraport AG sowie in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umwelt-relevant“ eingestuft werden, die Einführung und Umsetzung von Umweltmanagementsystemen. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die **CO₂-Emission** bestimmt. Im Jahr 2021 hat Fraport die konzernweiten Zielgrößen und -laufzeiten für den CO₂-Ausstoß angepasst, um einen aktiven Beitrag zur Klimaneutralität zu leisten. Für die CO₂-Emissionen, die die Fraport AG und die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen unmittelbar oder mittelbar verantworten, wird angestrebt, sie bis zum Jahr 2030 auf 120.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Die Fraport AG will die CO₂-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 75.000 t senken. Dies ist zugleich ein wichtiger Schritt für die im Jahr 2045 angestrebte Klimaneutralität. Bis zu diesem Zeitpunkt will Fraport vollständig CO₂-frei sein. 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 Schuldscheindarlehen. Die wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Sicherung der operativen Liquidität, der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten und aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt. Im Geschäftsjahr 2021 war darüber hinaus der negative Free Cash Flow durch verschiedene Finanzierungsmaßnahmen auszugleichen. Dieser negative Free Cash Flow ergab sich einerseits durch die laufenden Ausbauinvestitionen, wurde aber andererseits zusätzlich verstärkt durch die weiterhin niedrigen Passagierzahlen infolge der Coronavirus-Pandemie. Trotz des anspruchsvollen Finanzierungsumfelds ist es der Fraport AG gelungen, nicht nur die dafür notwendigen Mittel am Kapitalmarkt zu erhalten, sondern auch die Liquiditätsreserve weiter substantiell zu erhöhen. Unter den eingesetzten Finanzierungsinstrumenten ist vor allem die Emission einer Anleihe im ersten Quartal in Höhe von 1,1 Mrd € hervorzuheben. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, das heißt abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit der Höhe des Finanzierungsvolumens und unter Beachtung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. Kredite können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen hält die Fraport

AG Termingeldanlagen sowie liquide Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Ausfallrisiken im Zuge der Liquiditätsvorhaltung begrenzt die Fraport AG mit einer breit diversifizierten Mittelanlage. Innerhalb des Asset Managements wird zum Großteil in Unternehmensanleihen mit Investment Grade Rating investiert. Ein Großteil der Anlagen bezieht sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Schuldscheindarlehen, Commercial Papers sowie Termingeldanlagen bei Banken. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

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

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

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

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

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

Wertbeitrag

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



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

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital Asset Pricing 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 reduzierte sich im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr auf 6,1 % (vor Steuern; 2020: 6,4 %). Für Details zur Anwendung und Ermittlung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der WACC setzt sich wie folgt zusammen:

Berechnung des WACC

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

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

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

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

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

Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (wie bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Absatz 2 Satz 1 AktG oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

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

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

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

Abhängigkeitsbericht

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

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

Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung

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

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

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

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

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

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

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

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

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

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

Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

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

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

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

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

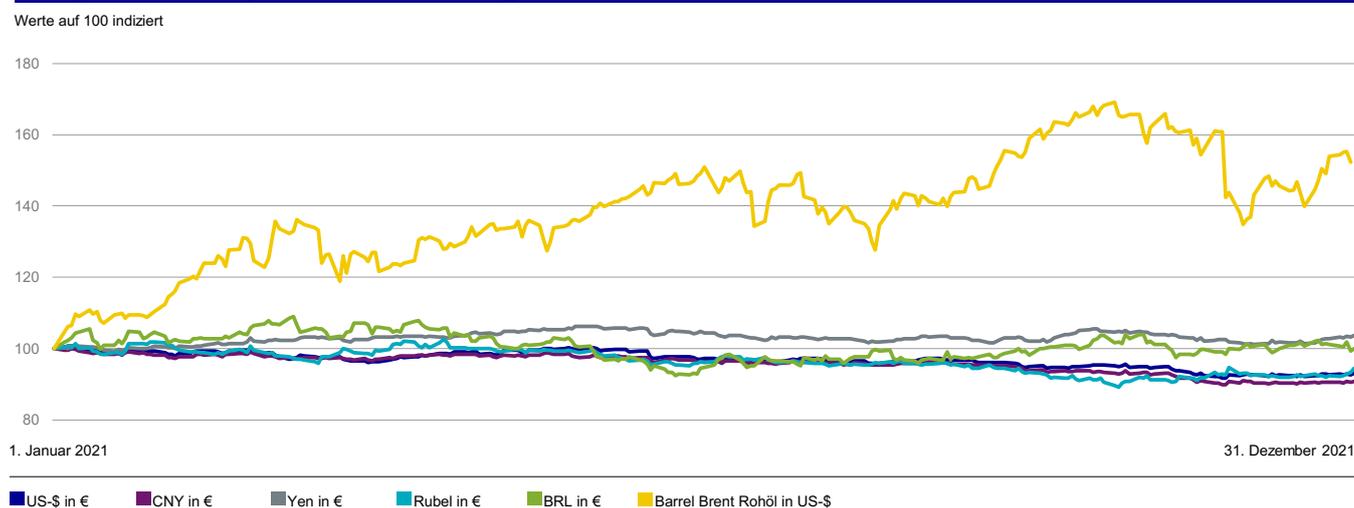
Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

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

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

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

Rohölpreis und für Fraport bedeutende Währungskurse 2021



Quelle: Bloomberg

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

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

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2021

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

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

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

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

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

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

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

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

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

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

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

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

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

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

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

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

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

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

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

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

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

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

Ertragslage Konzern

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

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

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

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

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

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

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

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

Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

Ertragslage Segmente



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

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

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

Aviation

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



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

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

Retail & Real Estate

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



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

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

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

Ground Handling

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



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

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

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

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

International Activities & Services

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

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

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

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

At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften

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

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

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

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

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 %.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Aviation in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020 [Unterjährige Anpassung 2021]	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	587,5	Positive Entwicklung	440,9	+146,6	+33,3
EBITDA	160,2	Negativ [Q2/6M Halbjahresbericht 2021: Positiv]	-280,7	+440,9	-
EBIT	25,8	Positive Entwicklung	-420,6	+446,4	-
Retail & Real Estate in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	319,1	Positive Entwicklung	294,6	+24,5	+8,3
EBITDA	250,8	Spürbar positiv	214,5	+36,3	+16,9
EBIT	165,6	Spürbar positiv	122,9	+42,7	+34,7
Ground Handling in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	386,4	Positive Entwicklung	319,2	+67,2	+21,1
EBITDA	-72,2	Negativ	-265,4	+193,2	+72,8
EBIT	-109,5	Positive Entwicklung	-304,9	+195,4	+64,1
International Activities & Services in Mio €	2021	Gegebene Prognose 2020	2020	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	608,6	Deutlich positive Entwicklung	397,8	+210,8	+53,0
EBITDA	418,2	Deutlich positive Entwicklung	81,0	+337,2	> 100
EBIT	231,8	Deutlich positive Entwicklung	-105,5	+337,3	-

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

Vermögens- und Finanzlage**Vermögens- und Kapitalstruktur**

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

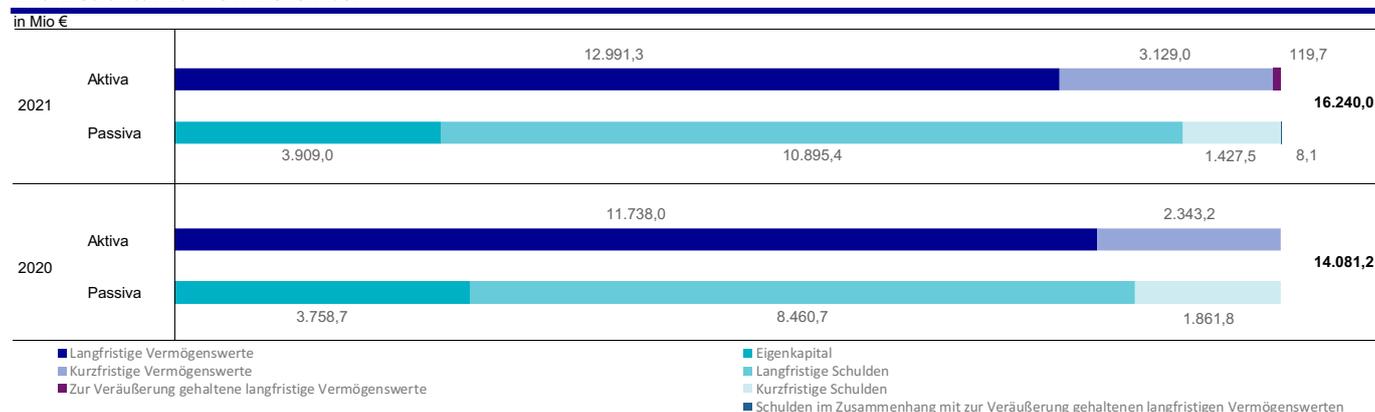
Die **langfristigen Vermögenswerte** stiegen um 1.253,3 Mio € auf 12.991,3 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der anderen Finanzanlagen (+582,0 Mio €) aufgrund von Wertpapierzugängen sowie der Erhöhung des Sachanlagevermögens (+568,1 Mio €), insbesondere im Zusammenhang mit den voranschreitenden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

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

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

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

Bilanzstruktur zum 31. Dezember



Zugänge zum Anlagevermögen

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

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

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

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

Zugänge je Segment

in Mio €



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

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

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

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

Zeitwerte

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

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

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

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

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

Kapitalflussrechnung

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

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

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

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

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

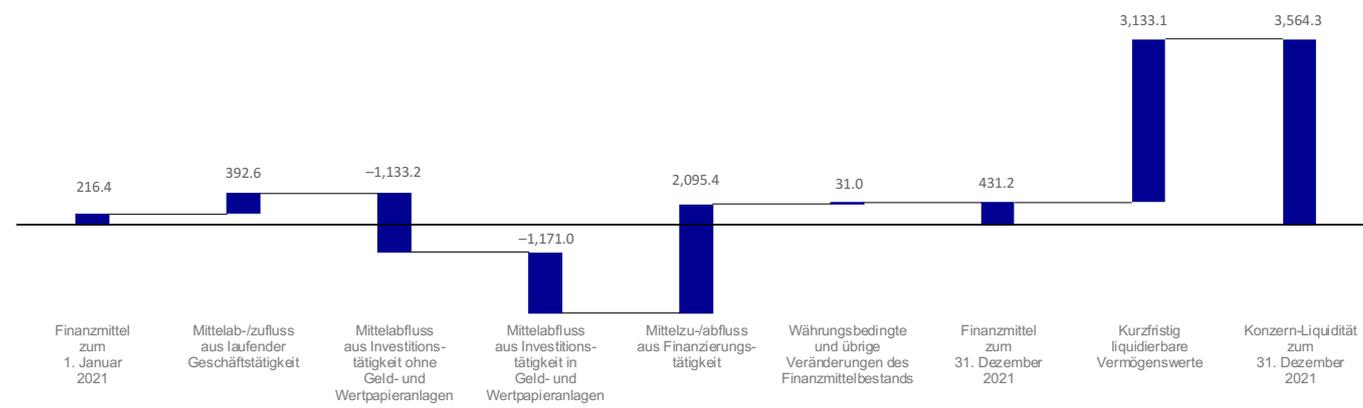
Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz.

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

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

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität

in Mio €



Finanzierungsanalyse

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

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

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

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

Fremdkapitalstruktur

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

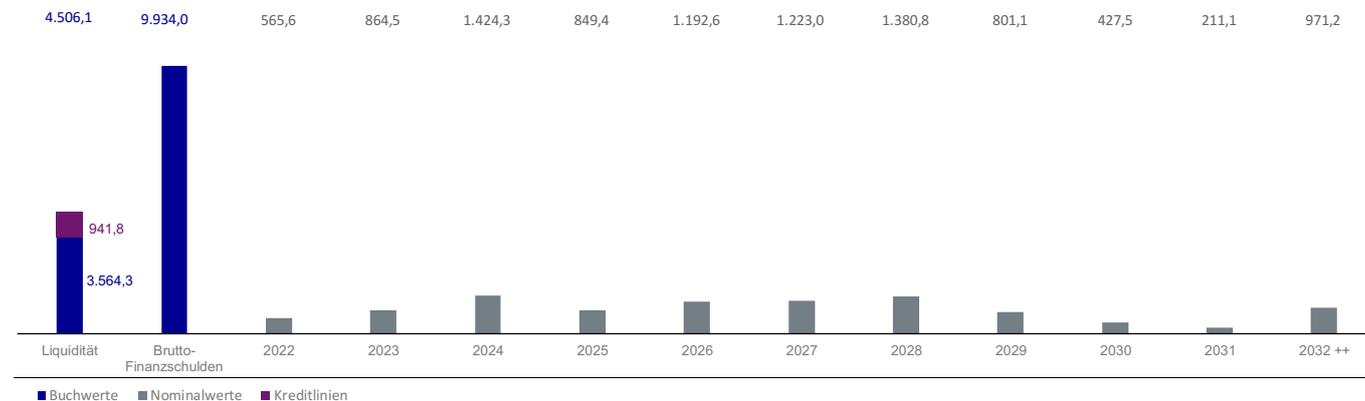
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG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

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

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2021

in Mio €



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

Liquiditätsanalyse

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

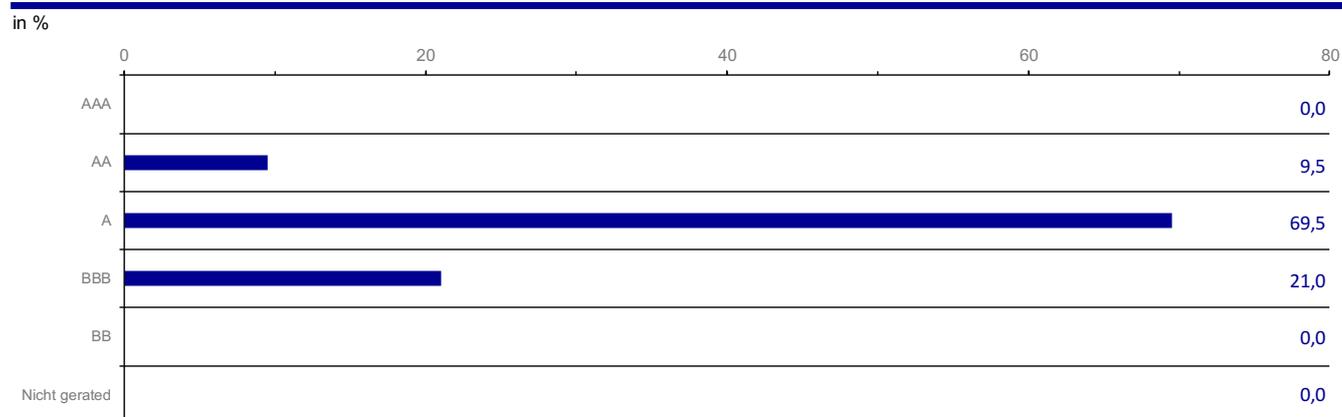
Anlagestruktur der Fraport AG

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

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 ausschließlich geratete Assets im Portfolio.

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

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

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

Wertorientierte Steuerung

Wertbeitragsentwicklung

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

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

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

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten

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

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

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

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

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

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

Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

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

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

Entwicklung der Personalstruktur

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

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

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

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

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit der Passagiere

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

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

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

Gepäck-Konnektivität

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

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

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

Frauen in Führungspositionen

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

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Krankenquote

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

Klimaschutz

CO₂-Emissionen

Im vergangenen Geschäftsjahr betragen die konzernweiten CO₂-Emissionen rund 163.520 t CO₂ und damit 3,6 % weniger als im Vorjahr. Die Emissionsreduktion ist vor allem auf die Fraport AG zurückzuführen, die ihre CO₂-Emissionen im Vorjahresvergleich um 11,8 % auf 114.015 t CO₂ (im Vorjahr: 129.263 CO₂) reduzierte. Dieser Rückgang ist teilweise auf den Einfluss der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen, es wurden aber auch weiterhin Effekte aus laufenden Energieeinsparprogrammen zur Verbesserung der Energieeffizienz erzielt.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

²⁾ Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde der Wert 2021 nicht erhoben.

³⁾ Wert 2020 im Rahmen des Puls-Checks in Prozent erhoben.

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

⁵⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen haben sich für 2020 Änderungen ergeben.

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

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Über diese zusammengefasste Erklärung

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

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

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

Verwendung von Rahmenwerken

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

Zusammenhänge mit dem Abschluss

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

Ableitung der Wesentlichkeit

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

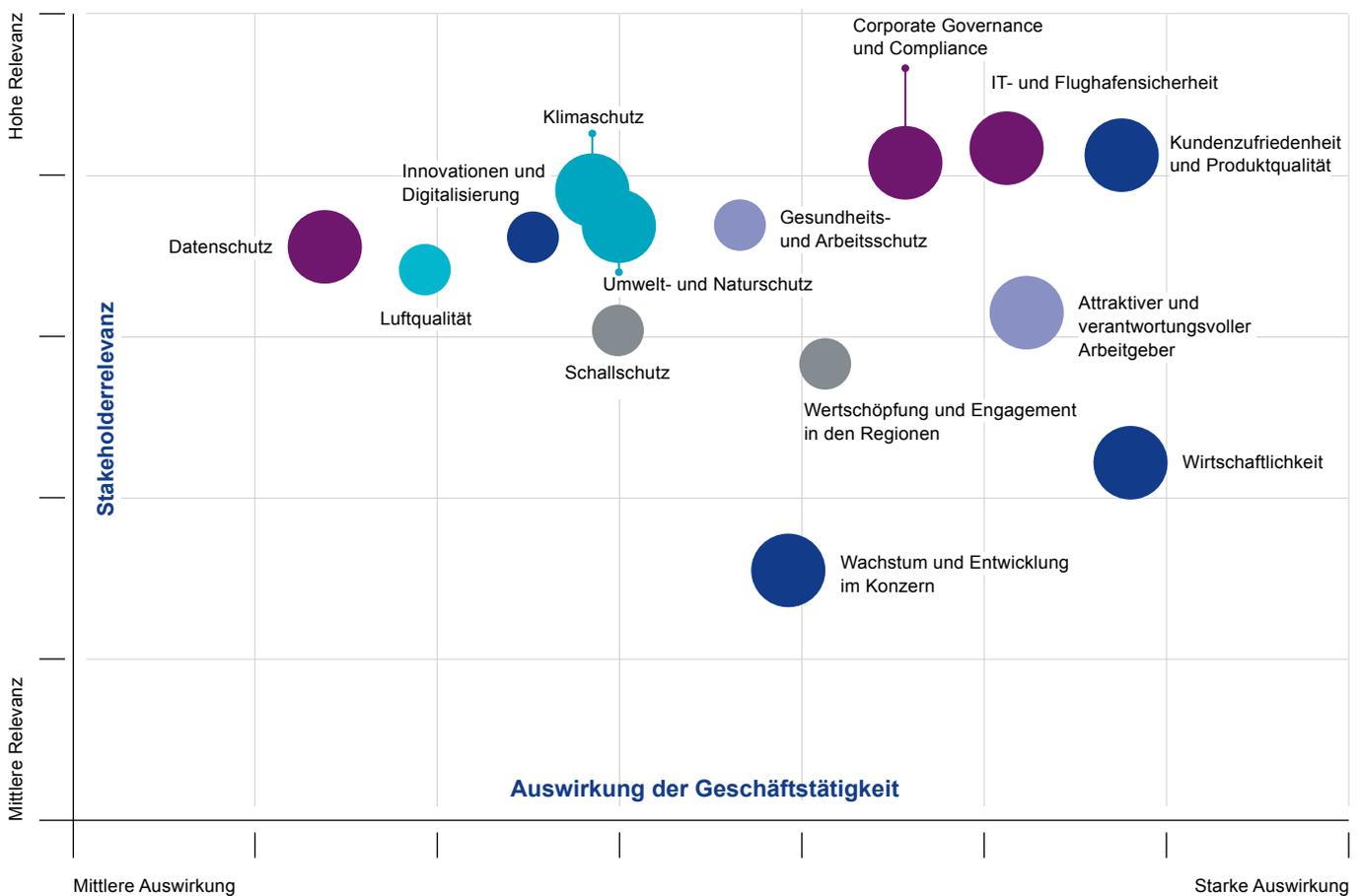
Der Vorstand hat, abgeleitet von diesen Unternehmenszielen, sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern wurden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit der Passagiere im Konzern, sowie die Mitarbeiterzufriedenheit im Konzern nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Die Basis für die in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung berichteten Aspekte bildet die Wesentlichkeitsanalyse. Wesentlich ist, was gemäß § 289c Absatz 3 HGB sowohl für den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis als auch für die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit von Fraport auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist. Die Wesentlichkeitsmatrix ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. Dabei bestätigen das Fraport-

Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenbewohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen nehmen außerdem eine Priorisierung vor. Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, seine Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport.

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

Wesentlichkeitsmatrix



Relevanz für die langfristige Geschäftstätigkeit

○ hoch ○ mittel

● Unternehmensführung

● Wertschaffung

● Beschäftigte

● Gesellschaft

● Umwelt

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

Zuordnung der wesentlichen Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten

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

Die Hauptversammlung stimmte am 26. Mai 2020 dem Vorschlag des Aufsichtsrats zu, das Vergütungssystem für den Vorstand im Zusammenhang mit der Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie in das Aktiengesetz (AktG) anzupassen. Das Vergütungssystem beinhaltet infolgedessen zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performancevergütung auch nichtfinanzielle Elemente. Für das Geschäftsjahr 2021 wurden als nichtfinanzielle Komponenten die Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks am Standort Frankfurt in Form eines Power Purchase Agreements (PPA) für Energiebezug aus Windkraftanlagen sowie die Baufertigstellung von Flugsteig G bis Ende Januar 2022 festgelegt (siehe auch Vergütungsbericht unter www.fraport.com/de/publikationen).

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

Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Achtung der Menschenrechte

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

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

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

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

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

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

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

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

Kundenzufriedenheit und Sicherheit

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IT- und Flughafensicherheit

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

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

IT-Sicherheit

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

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

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

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

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

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

Flughafensicherheit

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

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

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

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

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

Safety

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

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

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

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

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

Security

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

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

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

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

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

Datenschutz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arbeitnehmerbelange

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

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

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

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

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

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

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arbeits- und Gesundheitsschutz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sozialbelange

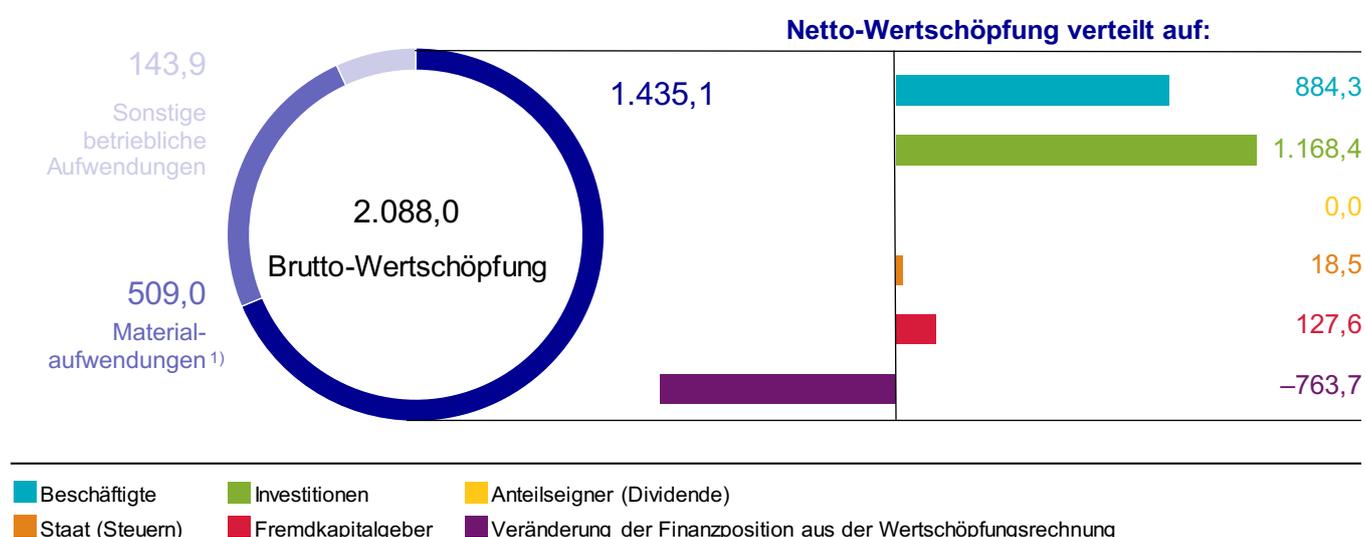
Der Flughafen Frankfurt ist eine der größten lokalen Arbeitsstätten Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen in Unternehmen, die Fraport mit dem Bau und der Modernisierung der Flughafeninfrastruktur beauftragt.

Engagement in den Regionen

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

Unternehmensleistung

in Mio €



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schallschutz

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

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

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

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

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

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

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

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden.



Aktiver Schallschutz

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

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

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

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

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

Passiver Schallschutz

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

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

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

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

Umweltbelange

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

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

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

Klimaschutz

Ziel – Um die Umweltauswirkungen zu messen, hat der Vorstand die CO₂-Emissionen als bedeutsamste Kennzahl bestimmt. Diese soll konzernweit bis 2030 auf jährlich 120.000 t reduziert werden; bis 2045 soll Fraport CO₂-frei sein (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

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

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern mit dem **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 zur aktuellen CO₂-Emission 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, trifft sich zweimal jährlich und berichtet alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt an den Gesamtvorstand. Hier findet das Monitoring der laufenden langfristigen Energieeinsparmaßnahmen wie auch eine stetige Prüfung auf weitere mögliche Maßnahmen statt, um Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden, Anlagen und Prozessen aufzudecken.

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

Auch am Flughafen Lima wurde ein wichtiger Meilenstein zur Verringerung der CO₂-Emissionen erreicht. 2021 wurde ein Vertrag zur Versorgung des Terminals und des Ausbauprojekts mit erneuerbarer Energie abgeschlossen.

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 eines 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. Im vergangenen Geschäftsjahr haben die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien auf Level 2 erhöht. Die griechischen Flughäfen Kefalonia, Mytilini, Rhodos, Thessaloniki, Chania und Samos sowie der Flughafen Lima sind weiterhin auf Level 1 („Mapping“). Der Flughafen in Antalya befindet sich bereits auf Level 3+ („Neutrality“). Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sind jedoch dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

Leistungsindikator – CO₂-Emissionen im Konzern und bei der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Umwelt- und Naturschutz

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Aufgabe der **Umweltmanagementsysteme** ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, 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 Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Gesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 80,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften nach ISO 14001 zertifiziert oder nach EMAS validiert.

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

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

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

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

Luftqualität

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

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

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

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

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

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile von Luftschadstoffen. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO₂) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Auf den ersten Lockdown (16. März bis 30. April 2020) bezogene Untersuchungen durch das HLNUG zeigen, dass sich Minderungen der bodennahen Stickoxid- und Feinstaubkonzentrationen in der Rhein-Main-Region allein durch den reduzierten Flugverkehr nicht erkennen lassen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

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

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

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

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

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

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

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

Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung

Hintergrundinformationen

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

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

Definitionen

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

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

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

Umsatz Kennzahl

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

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

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

Investitionsausgaben (Capex-)Kennzahl

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

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

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

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

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

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

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

Betriebsausgaben (Opex-)Kennzahl

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

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

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

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

Folgende Anteile wurden als taxonomiefähig für das Geschäftsjahr 2021 ermittelt:

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

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

Forschung und Entwicklung

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

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

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

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

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

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2021

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

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

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

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

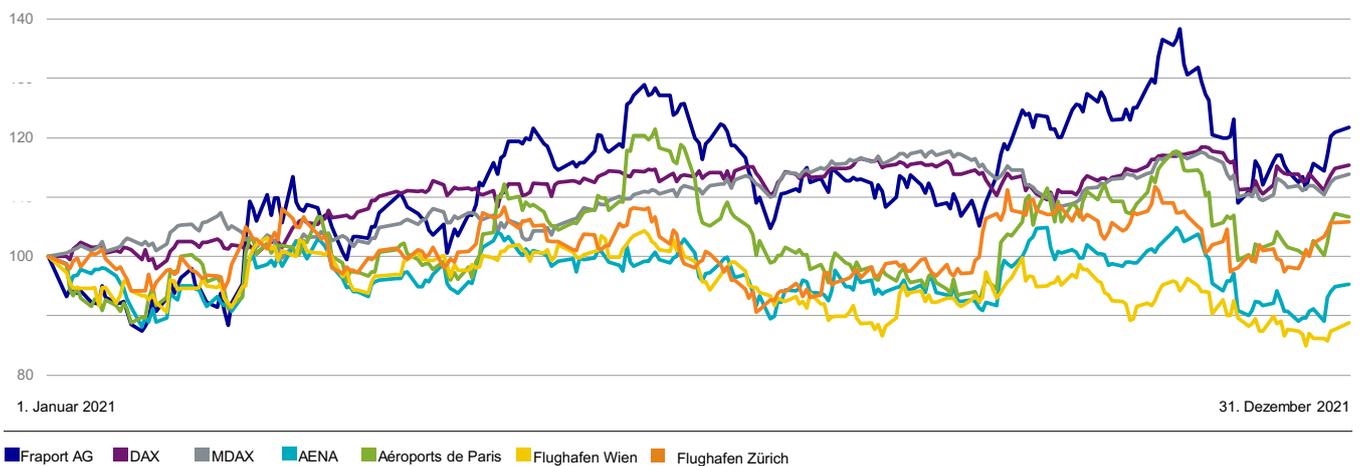
Fraport-Aktie

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

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

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

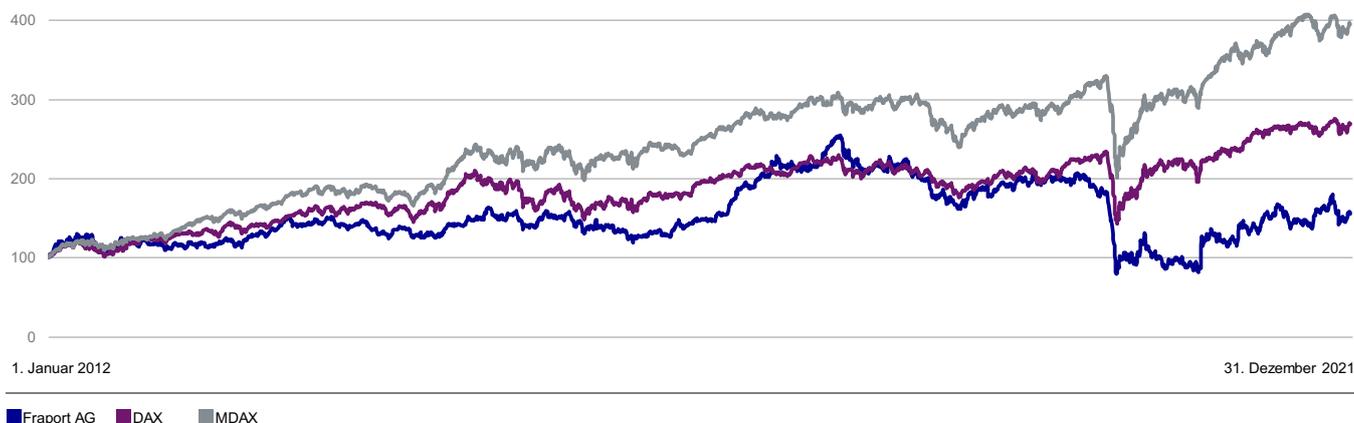
in % (auf 100 indiziert)



Quelle: vwd group / EQS Group AG

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

in % (auf 100 indiziert)



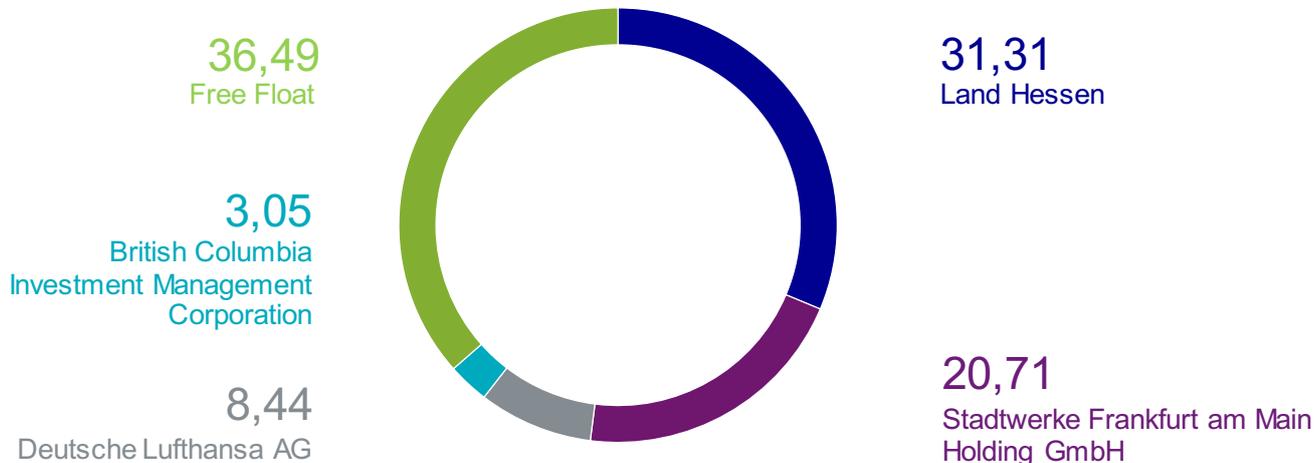
Quelle: vwd group / EQS Group AG

Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2021¹⁾

in %



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

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

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

Streubesitz-Verteilung¹⁾

in %

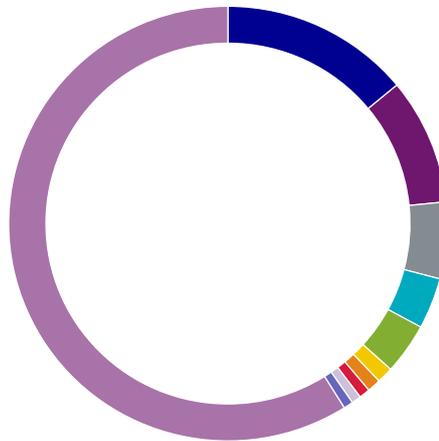
58,9
Länder mit geringem
Anteil & unbekannt

0,7
Italien

0,7
Luxemburg

0,8
Schweiz

1,0
Frankreich



14,0
USA

9,4
Kanada

5,7
Australien

3,8
Deutschland

3,8
Skandinavien &
Dänemark

1,2
Großbritannien & Irland

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

Dividende für das Geschäftsjahr 2021 (Gewinnverwendungsvorschlag)

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

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

Investor Relations (IR)

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

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

Hauptversammlung

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

Kapitalmarktrelevante Daten

		2021	2020
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 %	+19,9	-34,9
Beta relativ zum MDAX		0,83	1,36
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	0,90	-7,12
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	0,89	-7,09
Kurs-Gewinn-Verhältnis		65,8	-6,9
Dividende je Aktie 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 (2021).

Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG

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

Wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG

Ertragslage

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

Die **Umsatzerlöse** der Fraport AG erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 185,7 Mio € auf 1.249,0 Mio €. Die positive Entwicklung ist auf die Verkehrserholung sowie die erzielte Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten

Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre in Höhe von 30,5 Mio € zurückzuführen. Wie in den Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

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

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

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

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

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

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

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Aktiva

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

Passiva

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

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2021 bei 12.655,6 Mio € und damit um 1.987,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+18,6 %). Ursächlich für den Anstieg des **Anlagevermögens** (+1.063,4 Mio €) sind die Zunahme der Sachanlagen (+509,3 Mio €) – insbesondere im Zusammenhang mit Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd am Standort Frankfurt sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur – und die Aufstockung des Bestands an Wertpapieren (+506,8 Mio €).

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

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

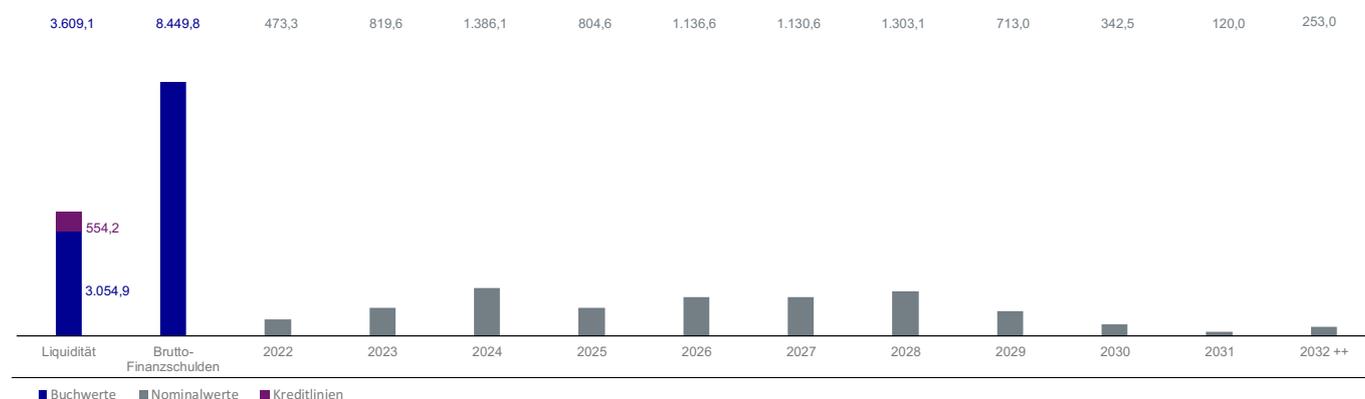
Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 2.105,7 Mio € auf 9.153,9 Mio €, hauptsächlich aufgrund der genannten Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung.

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

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2021

in Mio €



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

Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung

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

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

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

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

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

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

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

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

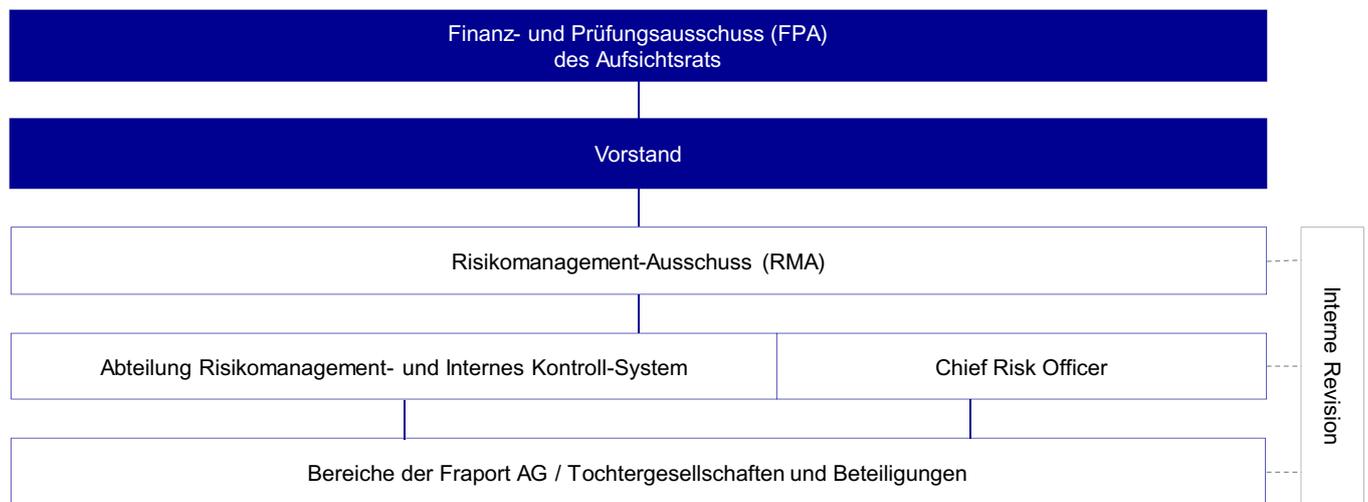
Risiko- und Chancenbericht

Risikostrategie und -ziele

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

Organisation des Risikomanagements

Struktur und Verantwortung für das Risikomanagement-System



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

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

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

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

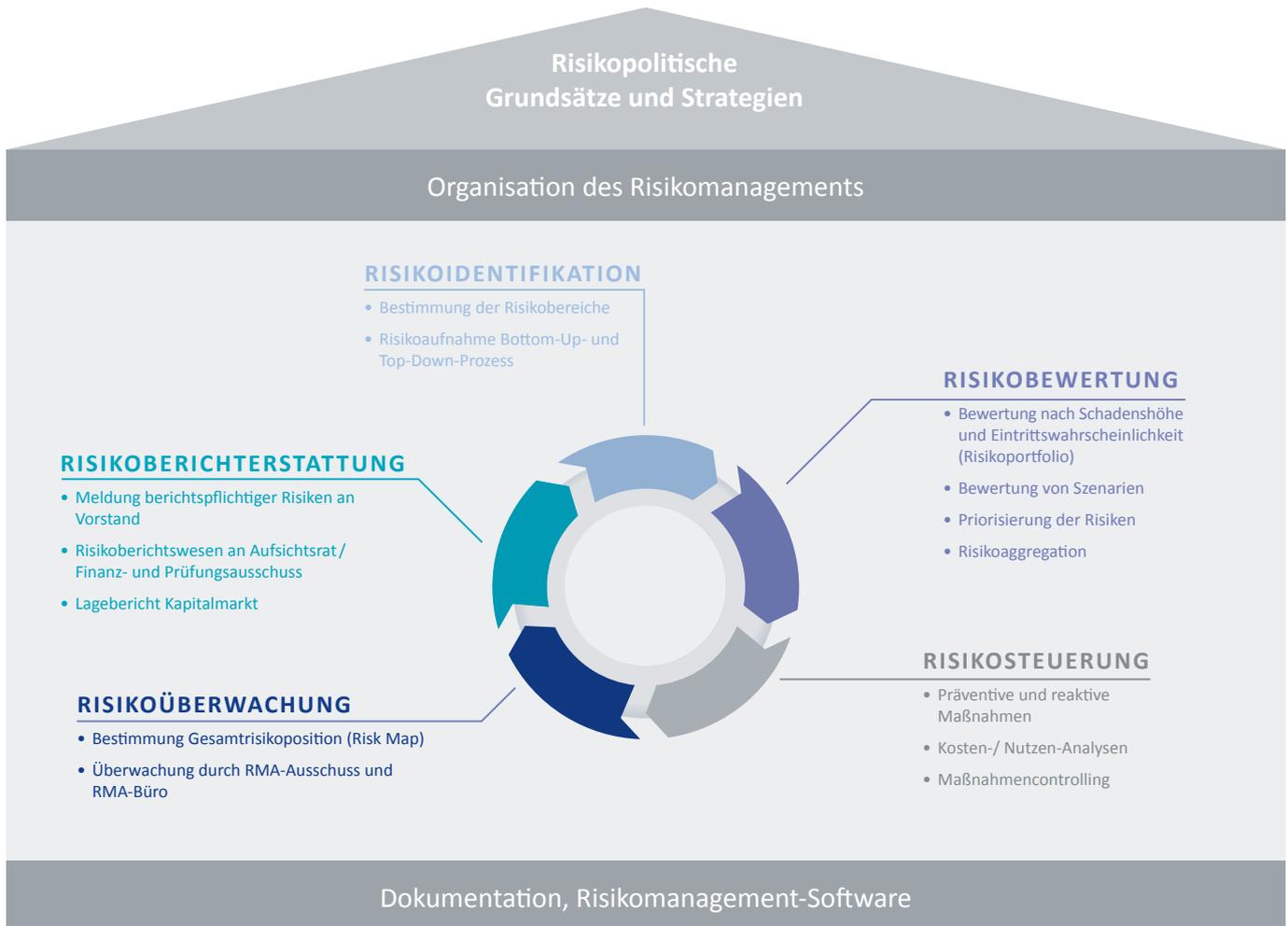
Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen nach § 91 Absatz 2 AktG, die an ein solches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

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

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

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie für die Fraport AG und einer für die einzubeziehenden Konzern-Gesellschaften dokumentiert und eng mit dem zentralen Internen Kontroll-System verzahnt sowie in einer integrierten Risikomanagement-Softwarelösung abgebildet. Es folgt dem Rahmenwerk „COSO II“ (Committee 115ft he Sponsoring Organizations 115ft he Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzwirtschaft und Compliance ab. Das Risikomanagement-System umfasst lediglich Risiken.

Risikomanagement-Prozess



Risikoidentifikation

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

Risikobewertung

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

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das 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 Risikomanagement- und Internes Kontroll-System jährlich im Rahmen des Planungsprozesses eine Risikoaggregation. Die Auswirkungen der Risiken werden dabei per Monte-Carlo-Simulation aggregiert und im Planungshorizont gemeinsam mit unsicheren Planungsprämissen auf die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Fraport AG angewandt. Die resultierenden Auswirkungen auf die finanziellen Leistungsindikatoren der Fraport AG werden analysiert und dem Vorstand im Rahmen der Verabschiedung der Planung als Ergebnis der Risikotragfähigkeitsanalyse berichtet.

Risikosteuerung

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

Risikoüberwachung und -berichterstattung

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

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

Zweimal jährlich erfolgt die Berichterstattung der „bedeutenden“ („orange-farbenen“) 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
	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 Risiko-berichterstattung durch die Abteilung Risikomanagement- und Internes Kontroll-System.

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

weiterzuentwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert Fraport in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um sie langfristig wertschaffend zu betreiben.

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

Geschäftsrisiken und -chancen

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

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

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

Geschäftsrisiken und Chancen

Strategische Risiken und Chancen Weitere Entwicklung der Coronavirus-Pandemie

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

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

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken und Chancen

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

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> Für den Flughafen Frankfurt könnte sich nach Überwinden der Coronavirus-Pandemie der Wettbewerbsdruck spürbar erhöhen, da auch auf Wettbewerbsflughäfen ausreichend Flughafenkapazitäten zur Verfügung stehen und über Entgelte und Incentivierungen ein verstärkter Wettbewerb um die Nachfrage nach Flugreisen eintreten könnte. Stationierungsentscheidungen, geänderte Streckenführungen und Flottenentwicklungen, sowie sich ändernde Kundenpräferenzen für Quell- und Zielmärkte für die Wahl von Verkehrsmitteln, Fluggesellschaften und Flughäfen können sich zum Nachteil von Fraport auswirken. Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen Osten, sowie am neuen Istanbul-Airport bedeuten eine Angebotsausweitung, die nach einem Wiederaufleben des Luftverkehrs zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen könnte. Die angespannte Finanzsituation der Fluggesellschaften infolge der Coronavirus-Pandemie sowie deren Überkapazitäten in der Erholungsphase dürften zu weiteren Insolvenzen und damit zu Marktkonsolidierung führen. Ebenso könnte eine mögliche Insolvenzwelle Reiseveranstalter und -vermittler treffen. Die daraus folgenden Angebotsreduzierungen könnten das Passagierwachstum weiter abschwächen. Die notwendige Rückzahlung staatlicher Beihilfen bei Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern könnte zu einer Erhöhung der Ticketpreise beziehungsweise Pauschalreisepreise führen und damit die Nachfrage dämpfen. Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie vor. Auflagen zum Klima- und Lärmschutz und entsprechende Steuern und Gebühren verteuern Flugreisen und greifen meist einseitig in den Markt und Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs ein. Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem der EU-Emissionshandel (ETS), die Luftverkehrssteuer in Deutschland, eine mögliche, verpflichtende Beimischungsquote von nachhaltigen Kraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels), eine mögliche Kerosinsteuer, ein möglicher Ticketmindestpreis, mögliche CO₂-Kontingente für Inlandsflüge oder Einschränkungen derselben wie auch Lärmschutzauflagen und Nachtflugverbote. Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) der Europäischen Union sowie die bevorstehende Revision der Emissionshandelsrichtlinie belasten den europäischen Standort im 	<p>Maßnahmen</p> <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 nachhaltige und gerechte Entgeltstruktur Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zur Erreichung der internationalen Nachhaltigkeitsziele Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden (u.a. ACI, ADV, BDL, ICAO) 	<p>Trend → Risiko-Bewertung: wesentlich</p>
--	---	---

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

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

Chancen

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

Entwässerung Parallelbahnsystem

Risiko

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

Maßnahmen

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



Operative Risiken und Chancen

Risiken und Chancen aus Investitionsprojekten am Standort Frankfurt

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

<p>Risiko Risiken können insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> Baupreissteigerungen Lieferantenausfälle Planungsverzögerungen externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik, alternativen Ingenieurmethoden im Rahmen von Baugenehmigungen oder sonstige Anforderungen Einschränkungen durch 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>Chancen Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> eine für Fraport vorteilhafte Einwicklung der Baupreise aufgrund von höherem Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt stabiles Baugewerbe mit weniger Lieferanteninsolvenzen 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>Risiko Eine negative Entwicklung der ausländischen Flughafenbetreiberprojekte könnte sich aus Folgendem ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ausbleibendes Wachstum und möglicherweise rückläufiges Konsumverhalten unvorhergesehene behördliche Eingriffe in lokale Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur umweltrechtliche Auflagen und soziale Rahmenbedingungen Länder-, Markt- 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 von geopolitischen Konflikten mit finanziellen Auswirkungen auf Beteiligungen Im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens St. Petersburg bestehen große Unsicherheiten hinsichtlich der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten im niedrigen dreistelligen Millionenbereich¹⁾ <p><small>¹⁾ am 14. März 2022 nachträglich angepasst.</small></p>	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Zusammenarbeit mit erfahrenen lokalen Partnern Non- oder Limited-Recourse Projektfinanzierung Investitionsschutzversicherungen 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p>
--	--	--

<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 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 an einer Verkehrserholung nach Aufhebung der internationalen Reisebeschränkungen partizipieren.

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

OSITRAN mit der Fragestellung, ob ein Zwei-Terminal-Konzept mit dem Konzessionsvertrag vereinbar ist. Für den Fall, dass OSITRAN zur Auffassung kommt, dass ein Zwei-Terminal-Konzept grundsätzlich nicht mit dem Konzessionsvertrag vereinbar ist, müsste die Umsetzung des Flughafenausbaus erneut bewertet und müssten weitere rechtliche Schritte geprüft werden.

- Ein Ein-Terminal-Konzept bedingt, dass zukünftige Ausbaustufen vorgezogen werden müssten. Dies würde im Vergleich zur aktuellen Planung zu einem Anstieg des Investitionsvolumens in den kommenden Jahren führen – bei entsprechender Reduktion zukünftiger Investitionen im restlichen Verlauf der Konzession. Zur Deckung von daraus gegebenenfalls entstehendem Finanzierungsbedarf wäre das Planungsmodell der angebahnten Projektfinanzierung zu überarbeiten und wären finale Verhandlungen mit den kreditgebenden Banken zu führen.
- Bei Nichteinhaltung vertraglicher Verpflichtungen (z.B. Fertigstellungsfrist oder technische Mindestanforderungen) im Rahmen des Flughafenausbaus sieht der Konzessionsvertrag grundsätzlich Strafzahlungen vor, die sich nach dem dann noch ausstehenden Investitionsvolumen zur Heilung der Fristverletzung beziehungsweise des technischen Mindeststandards richten. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Ausbauprogramms besteht daher grundsätzlich zukünftig in Abhängigkeit des Baufortschritts und etwaigen Unvorhersehbarkeiten das Risiko, dass Strafzahlungen an den peruanischen Staat geleistet werden müssen.

Personalrisiken und -chancen

Risiko

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

Maßnahmen

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



Chancen

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

Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK

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

Maßnahmen

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



Risiken außergewöhnlicher Störfälle

Risiko

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

Maßnahmen

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

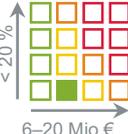
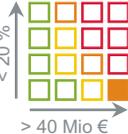


Cyberisiken

<p>Risiko</p> <ul style="list-style-type: none"> Gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT-Systemausfall oder wesentliche Datenverluste infolge von Cyberattacken, Computerviren oder Hackerangriffen 	<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: bedeutend</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 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: moderat</p> 
<p>Währungsrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. 	<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 nur bei Emittenten und Kontrahenten 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>< 20 % 6–20 Mio €</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 dieser strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung wieder aufgefüllt 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p>  <p>< 20 % > 40 Mio €</p>
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorteilhafte Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses des Konzerns führen. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen. Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können. 		
<p>Rechtliche Risiken und Compliance-Risiken</p>		
<p>Risiko</p> <p>Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation Fortentwicklung des zentralen IKS Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System Verhaltenskodex Hinweisgebersystem Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: moderat</p>  <p>< 20 % 20–40 Mio €</p>
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Coronavirus-Pandemie und ihre Auswirkungen auf den globalen Flugverkehr haben die Gesamtrisikolage des Fraport-Konzerns wesentlich negativ beeinflusst. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der aktuell erwarteten weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie sehr unwahrscheinlich. Der Vorstand ist davon überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung und Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bilden und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prognosebericht

Hinweis zur Prognoseberichterstattung

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

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

Gesamtaussage des Vorstands

Vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie und der damit verbundenen Lieferengpässe gehen Wirtschaftsinstitute für das laufende Jahr von einem globalen Wachstum von 4,4 % aus. Der Vorstand erwartet daher in Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Coronavirus-Pandemie und Impffortschritt beziehungsweise der Immunisierung der Bevölkerung, potenziellen weiteren Virusmutationen, den politischen Regulierungen in Deutschland und der Erholung des Geschäftsreiseverkehrs sowie der für Fraport relevanten Märkten Europa, Nordamerika und Fernost ein Passagieraufkommen für das Gesamtjahr in der Bandbreite von 55 % bis 65 % des Volumens von 2019.

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

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

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2022

Entwicklung der Struktur

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

Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte

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

Entwicklung der Strategie

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

Entwicklung der Steuerung

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

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

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

Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2022

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

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

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

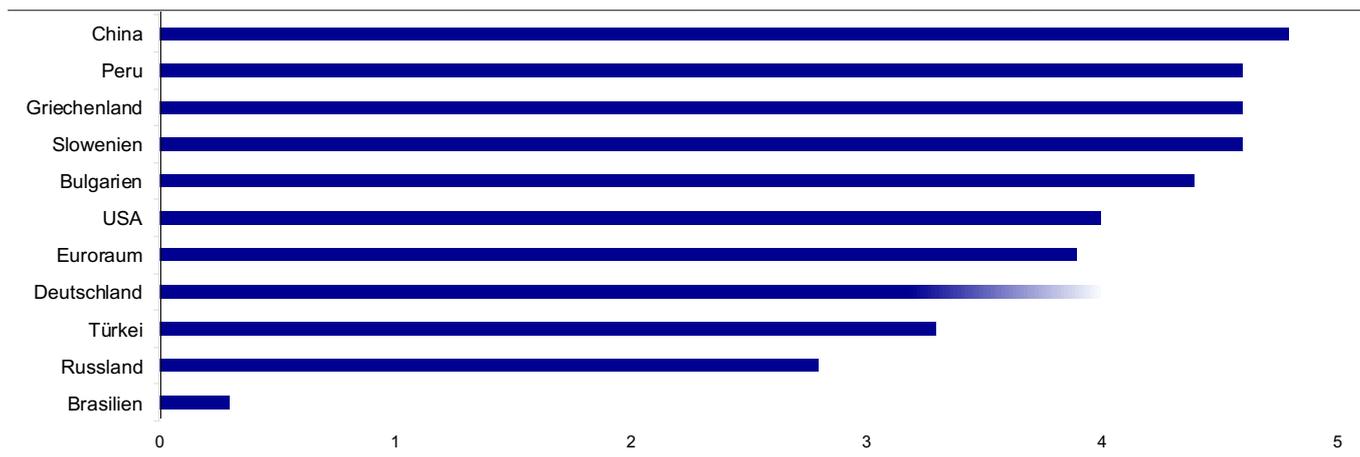
Für die US-Wirtschaft rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Plus von 4,0 % für 2022. Für die japanische Wirtschaft wird ein Anstieg des BIP auf 3,3 % erwartet. Die Zuwachsraten in den Schwellenländern werden deutlich über den Steigerungen der Industrieländer vorausgesagt, wobei die Entwicklung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

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

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

Erwartete BIP-Wachstumsraten 2022

in %



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

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

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

Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2022 gegenüber 2021 nach Regionen

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

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

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

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

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

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

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2022

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

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

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

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

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

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

Prognostizierte Ertragslage 2022

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

440 Mio € erwartet. Die Prognosen hinsichtlich des Konzern-Ergebnisses sowie des ROFRA wurden am 14. März 2022 angepasst. Das **Konzern-Ergebnis** wird nunmehr zwischen etwa 50 bis circa 150 Mio € erwartet. Der **ROFRA** wird leicht unter bis leicht über dem Niveau von 2021 prognostiziert.

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

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

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2022

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

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2022

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

Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2022

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

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

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

Im Rahmen der Kategorie „Klimaschutz“ erwartet der Vorstand für 2022 die Konzern-**CO₂-Emissionen** sowie die CO₂-Emissionen der Fraport AG in etwa auf Vorjahresniveau.

Mittelfristiger Ausblick

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

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

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

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

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

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zieht der Vorstand unverändert zur mittelfristigen Steuerung des Konzerns heran. Insbesondere für die Passagierzufriedenheit, die Krankenquote, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die CO₂-Emissionen hat sich der Vorstand langfristige Ziele gesetzt, die konsequent verfolgt werden (siehe auch Kapitel „Steuerung“).

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

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prümm



Prof. Dr. Zieschang

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

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2021

Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung	134
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	135
Konzern-Bilanz	136
Konzern-Kapitalflussrechnung	137
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	138

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	(5)	2.143,3	1.677,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	38,0	37,9
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	354,6	81,8
Gesamtleistung		2.535,9	1.796,7
Materialaufwand	(8)	-750,7	-688,6
Personalaufwand	(9)	-884,3	-1.212,1
Abschreibungen	(10)	-443,3	-457,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-143,9	-146,6
Betriebliches Ergebnis		313,7	-708,1
Zinserträge	(12)	43,8	27,4
Zinsaufwendungen	(12)	-268,7	-193,2
Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen	(13)	18,8	-55,0
Sonstiges Finanzergebnis	(14)	8,8	-4,3
Finanzergebnis		-197,3	-225,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		116,4	-933,2
Ertragsteuern	(15)	-24,6	242,8
Konzern-Ergebnis		91,8	-690,4
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		9,0	-32,8
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		82,8	-657,6
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	(16)		
unverwässert		0,90	-7,12
verwässert		0,89	-7,09
EBITDA vor Sondereinflüssen (= EBITDA + Effekte aus Sondereinflüssen)		757,0	48,4
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		757,0	-250,6
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		313,7	-708,1

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2021	2020
Konzern-Ergebnis	91,8	-690,4
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	6,5	-5,9
(darauf entfallene latente Steuern	-2,0	1,8)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	4,6	-27,4
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,1	0,1
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0)
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	9,2	-31,4
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	6,2	-5,1
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,1	-4,9
	6,1	-0,2
(darauf entfallene latente Steuern	-1,6	-0,1)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		
Erfolgsneutrale Änderungen	-3,8	-10,8
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	-10,9
	-3,8	0,1
(darauf entfallene latente Steuern	1,2	0,0)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	33,4	-137,3
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	33,4	-137,3
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	14,0	-4,3
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	14,0	-4,3
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	49,3	-141,8
Sonstiges Ergebnis	58,5	-173,2
Gesamtergebnis	150,3	-863,6
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	16,0	-39,6
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	134,3	-824,0

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(17)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	3.416,4	3.221,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	105,8	119,1
Sachanlagen	(20)	7.898,4	7.330,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(21)	88,6	123,3
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	(22)	71,3	165,5
Anderer Finanzanlagen	(23)	932,3	350,3
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	142,7	100,2
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	133,9	133,0
Latente Steueransprüche	(27)	182,6	175,8
		12.991,3	11.738,0
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	20,3	22,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	152,3	125,4
Anderer kurzfristige Finanzanlagen	(23)	176,5	190,7
Sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	30,6	28,2
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	65,6	102,1
Ertragsteuerforderungen	(26)	20,9	10,1
Zahlungsmittel	(30)	2.662,8	1.864,4
		3.129,0	2.343,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(22), (50)	119,7	–
Gesamt		16.240,0	14.081,2

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,9
Kapitalrücklage	(31)	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	2.230,7	2.096,4
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	3.753,1	3.618,8
Nicht beherrschende Anteile	(32)	155,9	139,9
		3.909,0	3.758,7
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	9.306,4	6.936,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	71,8	42,6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	1.115,1	1.061,0
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	78,3	86,7
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	37,7	39,7
Pensionsverpflichtungen	(38)	41,7	46,7
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	83,7	51,0
Sonstige Rückstellungen	(40)	160,7	196,5
		10.895,4	8.460,7
Kurzfristige Schulden			
Kurzfristige Finanzschulden	(33)	627,6	810,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	298,8	294,6
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	150,1	230,3
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	132,1	100,1
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	29,4	43,1
Sonstige Rückstellungen	(40)	189,5	383,0
		1.427,5	1.861,8
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	(50)	8,1	–
Gesamt		16.240,0	14.081,2

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2021	2020
Ergebnisanteil Gesellschafter der Fraport AG		82,8	-657,6
Ergebnisanteil Nicht beherrschende Anteile		9,0	-32,8
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(15)	24,6	-242,8
Abschreibungen	(10)	443,3	457,5
Zinsergebnis	(12)	224,9	165,8
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-4,5	0,6
Sonstiges		-12,5	-14,4
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(13)	-18,8	55,0
Veränderungen der Vorräte	(28)	2,1	1,1
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(24 – 25), (29)	-41,2	-4,7
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 36)	14,8	-84,4
Veränderungen der Rückstellungen	(37 – 40)	-210,1	236,2
Betrieblicher Bereich		514,4	-120,5
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-127,6	-94,5
Erhaltene Zinsen		24,3	14,3
Gezahlte Ertragsteuern		-18,5	-35,5
Mittelzu-/abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(43)	392,6	-236,2
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	-277,1	-266,8
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	-4,4	-14,1
Investitionen in Sachanlagen	(20)	-872,0	-837,4
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(21)	-9,5	-26,6
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen		-5,4	-1,8
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	26,6	3,9
Dividenden aus übrigen Beteiligungen		0,0	0,1
Erlöse aus Anlagenabgängen		8,6	1,3
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-1.133,2	-1.141,4
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(23)	-1.139,0	-428,0
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		575,0	450,9
Veränderungen der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	-607,0	-1.409,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(43)	-2.304,2	-2.528,2
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		0,0	-0,6
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	2.798,4	2.692,3
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-424,2	-183,0
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-278,8	-37,7
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	(43)	2.095,4	2.471,0
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		23,4	7,1
Veränderung des Finanzmittelbestands		207,2	-286,3
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		216,4	543,5
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		7,6	-40,8
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(30), (43)	431,2	216,4

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
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
Stand 1.1.2020		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 31.12.2020	(31),(32)	923,9	598,5

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
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
2.846,0	-12,6	87,3	2.920,7	4.443,1	180,1	4.623,2
-	-131,0	-	-131,0	-131,0	-6,3	-137,3
0,1	-4,3	-	-4,2	-4,2	-	-4,2
-4,1	-	-	-4,1	-4,1	-	-4,1
-	-	-27,4	-27,4	-27,4	-	-27,4
-	-	0,1	0,1	0,1	-	0,1
-	-	0,2	0,2	0,2	-0,5	-0,3
-4,0	-135,3	-27,1	-166,4	-166,4	-6,8	-173,2
-	-	-	-	-	-0,6	-0,6
-657,6	-	-	-657,6	-657,6	-32,8	-690,4
4,9	-	-5,2	-0,3	-0,3	-	-0,3
2.189,3	-147,9	55,0	2.096,4	3.618,8	139,9	3.758,7

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2021

Konzern-Anlagenspiegel	142
Segment-Berichterstattung	144
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	146
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung	165
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	173
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	198
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	200
Sonstige Angaben	201

Konzern-Anlagenspiegel (Anhang Tz. 17 bis 21)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
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
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2020	132,3	3.733,7	281,4
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-245,0	-6,3
Zugänge	0,0	242,0	14,1
Abgänge	0,0	0,0	-14,9
Umbuchungen	0,0	5,4	-1,7
Stand 31.12.2020	132,3	3.736,1	272,6
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2020	113,0	449,6	150,3
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-27,3	-1,8
Zugänge	0,0	92,6	19,8
Abgänge	0,0	0,0	-14,8
Stand 31.12.2020	113,0	514,9	153,5
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2020	19,3	3.221,2	119,1

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Leasing	Anlagen im Bau	Sachanlagen gesamt	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
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
6.226,1	3.259,7	540,3	376,6	1.575,8	11.978,5	105,7
0,0	0,1	-5,6	-25,0	-0,5	-31,0	0,0
34,9	65,5	45,1	5,5	725,9	876,9	26,6
-96,5	-61,6	-29,4	-26,6	-3,6	-217,7	-1,4
60,8	27,9	6,2	0,0	-104,8	-9,9	6,2
6.225,3	3.291,6	556,6	330,5	2.192,8	12.596,8	137,1
2.992,1	1.733,6	345,0	68,8	1,1	5.140,6	12,4
0,0	0,0	-3,9	-6,0	0,0	-9,9	0,0
155,1	101,5	39,8	47,3	0,0	343,7	1,4
-96,0	-56,3	-29,1	-26,5	0,0	-207,9	0,0
3.051,2	1.778,8	351,8	83,6	1,1	5.266,5	13,8
3.174,1	1.512,8	204,8	246,9	2.191,7	7.330,3	123,3

Segment-Berichterstattung (Anhang Tz. 42)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2021	587,5	319,1	386,4	850,3	–	2.143,3
	2020	440,9	294,6	319,2	622,3	–	1.677,0
Sonstige Erträge	2021	187,9	23,2	6,8	174,7	–	392,6
	2020	31,4	19,9	12,4	56,0	–	119,7
Erträge mit Dritten	2021	775,4	342,3	393,2	1.025,0	–	2.535,9
	2020	472,3	314,5	331,6	678,3	–	1.796,7
Intersegmentäre Erträge	2021	79,8	194,7	29,2	309,4	–613,1	–
	2020	81,1	198,9	33,0	322,2	–635,2	–
Erträge gesamt	2021	855,2	537,0	422,4	1.334,4	–613,1	2.535,9
	2020	553,4	513,4	364,6	1.000,5	–635,2	1.796,7
Segment-Ergebnis EBIT	2021	25,8	165,6	–109,5	231,8	–	313,7
	2020	–420,6	122,9	–304,9	–105,5	–	–708,1
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2021	134,4	85,2	37,3	186,4	–	443,3
	2020	139,9	91,6	39,5	186,5	–	457,5
EBITDA vor Sondereinflüssen	2021	160,2	250,8	–72,2	418,2	–	757,0
	2020	–184,3	230,7	–125,6	127,6	–	48,4
EBITDA	2021	160,2	250,8	–72,2	418,2	–	757,0
	2020	–280,7	214,5	–265,4	81,0	–	–250,6
Anteiliges Periodenergebnis der at-Equity bewerteten Unternehmen	2021	0,0	7,6	2,4	8,8	–	18,8
	2020	0,0	–10,3	–0,9	–43,8	–	–55,0
Erträge aus Beteiligungen	2021	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
	2020	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2021	6.219,1	3.590,4	967,5	5.259,6	203,4	16.240,0
	31.12.2020	5.131,0	2.981,1	797,9	4.985,3	185,9	14.081,2
Segment-Schulden	31.12.2021	5.279,6	2.964,3	816,0	3.103,5	167,6	12.331,0
	31.12.2020	4.175,1	2.309,5	720,1	2.961,0	156,7	10.322,4
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2021	465,1	264,3	89,6	293,6	–	1.112,6
	2020	504,1	247,8	103,9	303,8	–	1.159,6
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2021	48,8	23,7	12,3	12,7	–	97,5
	2020	133,6	35,4	145,9	59,9	–	374,8
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2021	0,0	23,3	8,7	39,3	–	71,3
	31.12.2020	0,0	16,0	6,3	143,2	–	165,5

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2021	1.346,6	304,8	9,9	482,0	–	2.143,3
	2020	1.098,0	223,4	13,9	341,7	–	1.677,0
Sonstige Erträge	2021	224,7	103,4	1,1	63,4	–	392,6
	2020	72,0	1,9	3,1	42,7	–	119,7
Erträge mit Dritten	2021	1.571,3	408,2	11,0	545,4	–	2.535,9
	2020	1.170,0	225,3	17,0	384,4	–	1.796,7
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2021	11.027,7	3.015,6	263,8	1.729,5	203,4	16.240,0
	31.12.2020	9.131,9	2.988,4	280,9	1.494,1	185,9	14.081,2
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
	2020	888,8	109,1	0,0	161,7	–	1.159,6

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 Luftverkehrs-drehscheiben 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 2021 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2021 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 Lagebericht dargestellt.

Den Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2021 hat der Vorstand in seinen Sitzungen am 25. Februar 2022 / 14. März 2022 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgte in seiner Sitzung am 14. März 2022.

Bedeutende Bilanzierungs- und Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie

Angesichts des erheblichen Einflusses der Coronavirus-Pandemie auf das operative Geschäft des Fraport-Konzerns erfolgt seit Beginn der Krise eine fortlaufende Analyse und Überwachung möglicher bilanzieller Effekte und der Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns. Nachfolgend werden die wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungseffekte beschrieben, die sich infolge der Entwicklung im Geschäftsjahr 2021 ergaben. Für eine ausführliche Erläuterung der Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit wird auf die Darstellung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Bedeutende Bilanzierungs- und Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie

in Mio €	Erläuterung	Bilanzieller Effekt
Aufwands- / Ertragswirksame Effekte		
Kurzarbeitergeld	Personalaufwand entlastende Erstattungsansprüche aus Kurzarbeitergeld im Wesentlichen am Standort Frankfurt (siehe Tz. 9)	78,0
Realisierte Kompensationsansprüche/ Entfall von Mindestleasingzahlungen	Ergebniswirksam erfasste Kompensationsansprüche sowie Entfall von Mindestleasingzahlungen (siehe Tz. 7 und Tz. 24)	320,9
Fair-Value-Anpassung finanzielle Verbindlichkeiten	Bewertung der Eigenkapital-Option Griechenland; weitere Erläuterungen siehe Kapitel „Finanzinstrumente“ (Tz. 41)	7,1
Aufwands- / Ertragsneutrale Effekte		
Fair-Value-Anpassung der Eigenkapitalinstrumente	Bewertung der sonstigen Beteiligung Delhi International Airport Private Ltd.; weitere Erläuterungen siehe Kapitel „Finanzinstrumente“ (Tz. 41)	4,7

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 2021 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2020	29	29	58
Zugänge	0	1	1
Abgänge	0	0	0
31.12.2021	29	30	59
At-Equity bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2020	11	3	14
Zugänge	0	1	1
Abgänge	0	0	0
31.12.2021	11	4	15
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2020	3	2	5
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2021	3	2	5
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2020	44	34	78
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2021	44	36	80

Der Zugang bei den Tochterunternehmen im Ausland betrifft 100% der Anteile an der Fraport Antalya Havalimanı İşletme ve Yatırım A.Ş. Die Gesellschaft wurde im Zusammenhang mit der gewonnenen Ausschreibung für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya im Dezember 2021 erworben. Die Gesellschaft ist am Bilanzstichtag inaktiv. Der Zugang bei den At-Equity

bewerteten Gemeinschaftsunternehmen betrifft 49% der Anteile an der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. 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. Die Gründung der Gesellschaft erfolgte im Zusammenhang mit der gewonnenen Ausschreibung für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya im Dezember 2021 (vgl. Tz. 22).

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 31. Dezember 2021 insgesamt 80 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	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Beteiligungsquote								
Nicht beherrschende Anteile in %	26,60	26,60	26,60	26,60	19,99	19,99	40,00	40,00
Langfristige Vermögenswerte	1.014,1	1.043,0	1.022,1	1.053,9	777,9	540,8	161,2	169,9
Kurzfristige Vermögenswerte	128,3	102,2	93,8	64,3	62,5	93,7	16,4	10,5
Langfristige Schulden	993,1	1.009,4	1.002,9	1.004,2	260,2	202,6	69,3	71,7
Kurzfristige Schulden	72,6	74,7	57,1	70,2	188,1	80,6	12,4	13,5
Eigenkapital/Nettovermögen	76,7	61,1	55,9	43,8	392,1	351,3	95,9	95,2
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	20,4	16,3	14,9	11,7	78,4	70,3	38,3	38,1

	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	138,3	104,0	117,1	80,9	345,2	214,3	29,3	15,3
EBITDA	102,1	6,6	101,4	3,3	54,7	38,5	15,1	1,4
Ergebnis nach Steuern	12,9	-52,3	10,3	-57,2	11,2	5,0	0,9	-12,5
Sonstiges Ergebnis	2,7	-1,1	1,8	-0,8	0,0	0,0	-0,2	-0,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	28,9	-31,8	0,0	0,0
Gesamtergebnis	15,6	-53,4	12,1	-58,0	40,1	-26,8	0,7	-12,8
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	4,1	-14,2	3,2	-15,4	8,0	-5,4	0,3	-5,1
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	51,6	-11,4	55,0	-12,3	141,2	-0,1	15,4	-6,2
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-14,6	-59,3	-11,9	-45,5	-202,3	-105,5	-9,3	-3,5
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,0	-6,7	-2,1
davon in Infrastruktur	-14,6	-59,3	-11,9	-45,5	-202,3	-101,5	-2,6	-1,4
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-18,8	74,6	-17,5	39,1	39,5	18,4	-0,6	0,3
Veränderung des Finanzmittelbestands	18,2	3,9	25,6	-18,7	-21,6	-87,2	5,5	-9,4
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	59,5	45,4	23,8	41,3	59,0	159,8	7,5	16,9
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	-0,8	10,2	5,2	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	-13,6	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	76,9	59,5	54,6	23,8	42,4	59,0	13,0	7,5
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 abgegebenen 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 31.12.2021	Durchschnittskurs 2021	Stichtagskurs 31.12.2020	Durchschnittskurs 2020
1 US-Dollar (US-\$)	0,8835	0,8455	0,8148	0,8755
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,0661	0,0951	0,1097	0,1242
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1391	0,1311	0,1253	0,1270
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1133	0,1088	0,1051	0,1129
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2214	0,2179	0,2251	0,2504
100 Russische Rubel (RUB)	1,1768	1,1474	1,0898	1,2088
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,1586	0,1568	0,1569	0,1697

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, für Bau und 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 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 Consulting-Leistungen 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)	7-80
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	1-33
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 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), 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 2022 bis 2026 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 Vergangenheits-erfahrungen 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 zwischen 1,0 % und 2,0 % (im Vorjahr: 1,0 % bis 2,0 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 4,6 % bis 12,7 % (im Vorjahr: 4,6 % bis 10,8 %) verwendet.

Insbesondere aufgrund des im Jahr 2021 durch die Coronavirus-Pandemie weiterhin verschlechterten Marktumfelds und der sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Ergebnisprognosen der Folgejahre wurde die Werthaltigkeit von langfristigen Vermögenswerten der Konzerngesellschaften in Übereinstimmung mit IAS 36.12 und IAS 36.13 geprüft.

Die im Ausblick dargestellten Prognosen unter anderem die Erholung des Verkehrs am Standort Frankfurt auf Vorkrisenniveau im Jahr 2026, entsprechen dem Basis-Szenario unserer Planung und sind in die Berechnungen der Impairmenttests eingeflossen.

Aufgrund der erhöhten Planungsunsicherheiten bedingt durch die Corona-Pandemie wurden für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Grundsätzlich wurde für alle Einheiten die Werthaltigkeit bei einem um 0,5 %-Punkte höheren Kapitalisierungszinssatz und einer Reduktion der Wachstumsrate um 0,5 %-Punkte über den gesamten Planungszeitraum geprüft. Für die CGU Flughafenbetrieb der Fraport AG führt der um 0,5 %-Punkte erhöhte Kapitalisierungszinssatz zu einem Abschreibungsbedarf im knapp dreistelligen Millionenbereich für den Flughafenbetrieb. Die Werthaltigkeit konnte in allen weiteren Sensitivitätsszenarien weiterhin bestätigt werden.

Für die zentrale zahlungsmittelgenerierende Einheit Flughafenbetrieb der Fraport AG wurden darüber hinaus noch weitere Sensitivitätsbetrachtungen unter Anpassung der wesentlichen Planungsannahmen, der jährlichen Passagierzahlen und Flughafenentgelte, durchgeführt. Die Passagierzahlen sind stark abhängig von den weiteren Entwicklungen der Pandemie und stellen daher einen mit Unsicherheit behafteten Planungsparameter dar. Im Rahmen des Planungsprozesses wurden unterschiedliche Passagierszenarien entwickelt. Diese sind in die zusätzliche Sensitivitätsbetrachtung gewichtet eingeflossen. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Passagierrückgangs um 3 % im Vergleich zur verabschiedeten Planung und einer damit einhergehenden Anpassung der variablen Kosten, ist weiterhin die Werthaltigkeit der langfristigen Vermögenswerte gegeben. Die verbleibende Überdeckung weist allerdings einen signifikanten Rückgang um 62 % auf. Die geplanten Steigerungen der zukünftigen Flughafenentgelte wurden im Rahmen eines Szenarios halbiert. Daraus resultierte ein signifikanter Rückgang der Überdeckung um 80 %. Die Kombination der beiden Szenarien führt zu einem Abschreibungsbedarf im mittleren dreistelligen Millionenbereich.

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 Werthaltigkeit konnte auch bei einem verringerten Wachstum in der ewigen Rente bestätigt werden.

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 Immobilienleasingverträge bilanziert. Zahlungen aus Leasingverträgen für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen 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 Nettoinvestitionswertes 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 kurzfristig ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute sowie alle übrigen finanziellen Forderungen mit festen oder bestimmbareren 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.

Aufgrund des starken Verkehrsrückgangs bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie wurde für einen Großteil der Beschäftigten am Standort Frankfurt Kurzarbeit eingeführt. Die erhaltenen Erstattungen 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 Schuldsinstrumenten, 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 zu latentem 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 0,90 % (im Vorjahr: 0,40 %) 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 Industriefinanzen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzen 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 insbesondere die Rückstellungen für passiven Schallschutz, die über einen Zeitraum bis 2023 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen bis $-0,61\%$ (im Vorjahr: $-0,59\%$) 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 ratierlich 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.

Eigene Anteile

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen.

Aktienoptionen

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 Aktienoptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden seit dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktienoptionen („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.

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 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 ähnlichen 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 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 2021 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 2021 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 2021 beginnen.

Am 27. August 2020 hat das IASB Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4, IFRS 16 verabschiedet, die im Zusammenhang mit der Reform von Referenzzinssätzen (IBOR-Reform) stehen. In Bezug auf die Änderung von vertraglichen Cashflows erfolgt die Klarstellung, dass in diesem Fall der Buchwert der Finanzinstrumente nicht anzupassen oder auszubuchen ist. Darüber hinaus wird aufgrund der Erleichterungen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, die direkt von der IBOR-Reform betroffen sind, überwiegend die Fortführung der Sicherungsbeziehung ermöglicht. Die Änderungen wurden am 13. Januar 2021 in EU-Recht übernommen und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung war zulässig. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 31. März 2021 hat das IASB den Anwendungszeitraum der Änderungen an IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ verlängert. Die Erleichterungsvorschriften für COVID-19-bezogene Mietzugeständnisse gelten nunmehr für Zahlungen, die bis zum 30. Juni 2022 (zuvor 30. Juni 2021) fällig sind. Am 30. August 2021 wurde der Anwendungszeitraum der IFRS 16 Änderungen in EU-Recht übernommen. Die Effekte aus der Anwendung der Änderungen an IFRS 16 sind in den Erläuterungen zu bedeutenden Bilanzierungs- und Bewertungseffekten im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie dargestellt (siehe Tz. 1).

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

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 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 zurechenbare 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 werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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.

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 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 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen verpflichtend anzuwenden. Eine frühere Anwendung der Änderungen i-t - vorbehaltlich eines noch zu erfolgenden Endorsements - zulässig. Die Auswirkungen aus der Anwendung der Änderungen an IAS 1 und IAS 8 auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit untersucht.

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 sind für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2023 anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Auswirkungen aus der Anwendung der Änderungen an IAS 12 auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit untersucht.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2021	2020
Aviation		
Flughafenentgelte	361,7	288,6
Sicherheitsdienstleistungen	194,1	120,2
Übrige Umsatzerlöse	31,7	32,1
	587,5	440,9
Retail & Real Estate		
Real Estate	168,8	163,0
Retail	72,1	78,9
Parkierung	51,4	43,5
Übrige Umsatzerlöse	26,8	9,2
	319,1	294,6
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	221,2	177,9
Infrastrukturentgelte	141,5	119,5
Übrige Umsatzerlöse	23,7	21,8
	386,4	319,2
International Activities & Services		
Aviation	316,6	174,5
Non-Aviation	292,0	223,3
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	241,7	224,5
	850,3	622,3
Gesamt	2.143,3	1.677,0

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 56,9 Mio € (im Vorjahr: 55,5 Mio €) erfasst. Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie fand wie im Vorjahr eine Anpassung der Konditionen statt, die eine temporäre Reduktion der Mindestmieten vorsieht. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retailbereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2021 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 16,6 Mio € (im Vorjahr: 30,9 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich 43 Jahre (im Vorjahr: 44 Jahre).

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 522,4 Mio € (im Vorjahr: 487,2 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 375,6 Mio € (im Vorjahr: 370,4 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 4,8 Mio € (im Vorjahr: 5,2 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 Flughafenentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (316,6 Mio €; im Vorjahr: 174,5 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 171,7 Mio € (im Vorjahr: 123,3 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 58,8 Mio € (im Vorjahr: 41,3 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten

in Höhe von 241,7 Mio € (im Vorjahr: 224,5 Mio €) betreffen Lima (190,3 Mio €; im Vorjahr: 95,7 Mio €), Griechenland (29,9 Mio €; im Vorjahr: 79,5 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (21,5 Mio €; im Vorjahr: 49,3 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 2.143,3 Mio € (im Vorjahr: 1.677,0 Mio €) resultieren mit 1.484,2 Mio € (im Vorjahr: 1.080,1 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 2021
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig im 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	144,9	103,0	85,8	76,9	74,3	1.505,3	1.990,2

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2020
	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	158,8	117,3	98,4	89,4	75,4	1.533,1	2.072,4

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retailflächen.

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2021	2020
Andere aktivierte Eigenleistungen	38,0	37,9

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 €	2021	2020
Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie	320,9	42,4
Gewinne aus Anlagenabgängen	6,5	1,8
Erträge aus Schadenersatzleistungen	5,5	1,5
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,9	4,7
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,5	1,1
Sonstige	20,3	30,3
Gesamt	354,6	81,8

Im Geschäftsjahr 2021 konnten im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie Kompensationsansprüche von insgesamt 320,9 Mio € realisiert werden. Dies betrifft im Wesentlichen 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. Darüber hinaus konnten bei Fraport Greece (92,8 Mio €) sowie den brasilianischen Konzern-Gesellschaften (26,5 Mio €) Einigungen erzielt werden. Der Erlass weiterer kurzfristiger Mindestleasingzahlungen bei den Konzern-Gesellschaften der Fraport USA in Höhe von 35,2 Mio € wirkte sich ebenfalls positiv aus.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2021	2020
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-299,1	-270,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-451,6	-417,7
Gesamt	-750,7	-688,6

Unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien sind unter anderem die Buchwerte der im Geschäftsjahr verkauften Vorratsimmobilien erfasst. Die in diesem Zusammenhang bereits realisierten Verkaufserlöse sind in den Umsatzerlösen im Segment Retail & Real Estate ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 77,9 Mio € (im Vorjahr: 54,4 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 241,7 Mio € (im Vorjahr: 224,5 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 €	2021	2020
Entgelte für Personal	-721,1	-1.037,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-135,9	-138,1
Aufwendungen für Altersversorgung	-27,3	-36,9
Gesamt	-884,3	-1.212,1

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2021	2020
Stammbeschäftigte	18.092	20.765
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	327	399
Gesamt	18.419	21.164

In den Personalaufwendungen des Geschäftsjahres 2020 waren Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie entsprechenden Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt in Höhe von 299,0 Mio € enthalten.

Darüber hinaus beinhaltet der Posten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontenmodellen.

Als Reaktion auf die aktuellen weltweiten Entwicklungen im Rahmen der Coronavirus-Pandemie wurde für einen Großteil der Beschäftigten am Standort Frankfurt sowie im Rahmen der lokalen Gesetzgebung bei einzelnen Konzern-Gesellschaften im Ausland Kurzarbeit eingeführt. Die Zuwendungen führten zu einer Entlastung des Personalaufwands in Höhe von 78,0 Mio € (im Vorjahr: 119,8 Mio €). Davon entfielen 30,9 Mio € (im Vorjahr: 48,7 Mio €) auf zu erstattende Sozialversicherungsbeiträge.

10 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2021	2020
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	-104,6	-92,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	-17,4	-19,8
Außerplanmäßig	-0,9	0,0
Sachanlagen		
Planmäßig	-319,7	-343,7
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	-0,7	-1,4
Gesamt	-443,3	-457,5

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen von Nutzungsdauern von Sachanlagen, die im Vergleich zum Vorjahr zu Minderabschreibungen in Höhe von 12,2 Mio € (im Vorjahr: 22,1 Mio €) und zu Mehrabschreibungen in Höhe von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €) führten.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2021	2020
Versicherungen	-31,6	-28,9
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-21,4	-15,0
Sonstige Steuern	-10,7	-8,3
Mieten und Leasingaufwendungen	-10,2	-10,2
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-9,6	-10,7
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-3,3	-5,0
Verluste aus Anlagenabgängen	-2,0	-1,2
Übrige	-55,1	-67,3
Gesamt	-143,9	-146,6

Die Miet- und Leasingaufwendungen resultieren 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. 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 und Schadenersatzleistungen, 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 2,3 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €) enthalten. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen insbesondere die gutachterliche Stellungnahme zur entgeltrelevanten Kostenbasis sowie die Erteilung eines Comfort Letters im Rahmen der Anleiheemission. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2021		2020	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,3	1,4	0,2
Andere Bestätigungsleistungen	0,5	0,0	0,3	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,1	0,0	0,2	0,0
Gesamt	2,0	0,3	1,9	0,2

12 Zinserträge und Zinsaufwendungen**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

in Mio €	2021	2020
Zinserträge	43,8	27,4
Zinsaufwendungen	-268,7	-193,2

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 Zinserträge um 16,4 Mio € resultierte im Wesentlichen aus einem Vergleich mit der Bundespolizei bezüglich ausstehender Forderungen und darauf entfallende Zinsen in Höhe von 17,5 Mio €.

Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

in Mio €	2021	2020
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	40,9	26,2
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-257,5	-179,5

13 Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen**Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen**

in Mio €	2021	2020
Gemeinschaftsunternehmen	33,8	-43,8
Assoziierte Unternehmen	-15,0	-11,2
Gesamt	18,8	-55,0

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen (siehe auch Tz. 22) enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von Antalya in Höhe von +16,7 Mio € (im Vorjahr: -32,2 Mio €) sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von -6,7 Mio € (im Vorjahr: -2,5 Mio €).

14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2021	2020
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	1,1	1,6
Fremdwährungskursgewinne realisiert	3,0	3,6
Bewertung von Derivaten	3,1	2,6
Sonstiges	7,2	17,6
Gesamt	14,4	25,4
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-1,6	-2,3
Fremdwährungskursverluste realisiert	-2,1	-4,3
Bewertung von Derivaten	-0,5	-0,8
Sonstiges	-1,4	-22,3
Gesamt	-5,6	-29,7
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	8,8	-4,3

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 7,1 Mio € (im Vorjahr: Aufwand von 17,4 Mio €) enthalten.

15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2021	2020
Laufende Ertragsteuern	-33,4	-33,4
Latente Ertragsteuern	8,8	276,2
Gesamt	-24,6	242,8

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (18,9 Mio €, im Vorjahr: 13,5 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (14,5 Mio €, im Vorjahr: 19,9 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 Verlustvorräte sowie auf steuerlich nutzbare Zinsvorräte Steuerlatenzen gebildet.

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorräte sowie der Zinsvorräte. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorräte/Zinsvorräte geltend gemacht werden können.

Zum 31. Dezember 2021 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare gewerbesteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 5,3 Mio € und körperschaftsteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: 20,6 Mio € gewerbesteuerlich und 16,3 Mio € körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorräte stammen aus der Fraport

Immobilien- und -entwicklungsgesellschaften GmbH & Co. KG und FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Der Fraport-Konzern verfügt über in Deutschland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 613,2 Mio € (Körperschaftsteuer; im Vorjahr: 725,5 Mio €) und 679,8 Mio € (Gewerbsteuer; im Vorjahr: 746,0 Mio €) sowie über im Ausland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 23,0 Mio € (im Vorjahr 85,6 Mio €).

Zum 31. Dezember 2021 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über steuerlich nutzbare Zinsvorträge in Höhe von 184,6 Mio € (im Vorjahr: 129,7 Mio €), die ausschließlich aus der Fraport Greece A und der Fraport Greece B resultieren.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 529,6 Mio € (im Vorjahr: 439,4 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 €	2021		2020	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	9,7	-116,4	5,5	-125,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	-15,1	0,0	-14,6
Sachanlagen	2,7	-270,7	0,0	-308,3
Finanzanlagen	1,4	0,0	0,0	-1,6
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	6,5	-0,3	6,7	-0,5
Pensionsrückstellungen	8,8	0,0	9,8	0,0
Sonstige Rückstellungen	51,9	-0,9	45,9	-0,2
Verbindlichkeiten	232,4	0,0	252,6	0,0
Finanzderivate	1,1	-0,3	2,2	-1,5
Verlust- und Zinsvorträge	249,5	0,0	282,4	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	564,0	-403,7	605,1	-452,0
Saldierung	-384,4	384,4	-431,4	431,4
Konsolidierungsmaßnahmen	3,0	-18,4	2,1	-19,1
Konzern-Bilanz	182,6	-37,7	175,8	-39,7

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 eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 0,4 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 2,0 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 1,8 Mio €).

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	116,4	-933,2
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-36,1	289,3
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	5,9	-13,2
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	5,1	3,6
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-2,0	-2,1
Nicht anrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	-0,4	-1,7
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-11,7	-13,7
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,7	-15,7
Nutzung von nicht bilanzierten Verlustvorträgen	5,4	0,0
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	0,0	-1,3
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-2,8	-2,1
Periodenfremde Steuern	10,1	-1,6
Sonstiges	1,2	1,3
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-24,6	242,8

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 2021 21,1 % (im Vorjahr: 26,0 %).

16 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2021		2020	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	82,8	82,8	-657,6	-657,6
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.741.339	92.391.339	92.741.339
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	0,90	0,89	-7,12	-7,09

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 2021 ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 0,90 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.741.339 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 0,89 €.

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 31.12.2021	Buchwert 31.12.2020
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 2021 eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum ¹⁾	Durchschnittliche EBITDA-Marge im Detail- planungszeitraum	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	7,7 %	–	3,8 %	–	2022 bis 2053

¹⁾ Der Planungszeitraum bis 2026 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 2026 bis 2053 wieder. Über den gesamten Planungszeitraum ergibt sich ein unbereinigtes durchschnittliches Umsatzwachstum in Höhe von 6,8 %.

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 oder der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte ergibt sich keine Auswirkung auf die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills.

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 €	31.12.2021	31.12.2020
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.416,4	3.221,2

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 1.889,6 Mio € (im Vorjahr: 1.938,1 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 1.507,4 Mio € (im Vorjahr: 1.248,4 Mio €) und geleistete Anzahlungen von 19,4 Mio € (im Vorjahr: 34,7 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.986,7 Mio € (im Vorjahr: 2.034,2 Mio €), Lima mit 726,7 Mio € (im Vorjahr: 497,9 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 551,6 Mio € (Vorjahr: 530,4 Mio €), sowie Varna und Burgas mit 151,5 Mio € (im Vorjahr: 158,7 Mio €).

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Brasilien aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 39,6 Mio € (im Vorjahr: 20,2 Mio €) an, wovon 13,8 Mio € (im Vorjahr: 9,4 Mio €) aktiviert wurden. Die Zinssätze für die Darlehen liegen zwischen 11,7 % und 16,1 %. Noch nicht für Investitionen in den Flughafenausbau benötigte Darlehensauszahlungen wurden wieder angelegt. Der erzielte Zinsertrag für diese Geldanlagen betrug 0,7 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €).

Im Rahmen des begonnenen Ausbaus am Flughafen Lima wurden im Rahmen einer konkreten Finanzierung Darlehen in Höhe von 61,8 Mio € aufgenommen und in diesem Zusammenhang Fremdkapitalkosten in Höhe von 3,7 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €) aktiviert. Das Darlehen wird mit einem Zinssatz von 1,62 % verzinst.

19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	57,4	60,4
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	48,4	58,7
Gesamt	105,8	119,1

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (52,5 Mio €, im Vorjahr: 54,0 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 32 Jahren (im Vorjahr: 33 Jahre) sowie die bei der Fraport USA (4,9 Mio €, im Vorjahr: 6,4 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retailbereich mit Restlaufzeiten von bis zu acht Jahren (im Vorjahr: neun Jahre).

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 8,3 Mio € (im Vorjahr: 11,6 Mio €). Weitere 1,8 Mio € (im Vorjahr 1,8 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen drei und 20 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 4,0 Mio € (im Vorjahr: 4,0 Mio €).

20 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.244,0	3.174,1
Technische Anlagen und Maschinen	1.585,5	1.512,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	194,9	204,8
Anlagen im Bau	2.652,7	2.191,7
Nutzungsrechte Leasing	221,3	246,9
Gesamt	7.898,4	7.330,3

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2021 belaufen sich auf 847,0 Mio € (im Vorjahr: 876,9 Mio €). Davon entfallen 625,4 Mio € (im Vorjahr: 553,7 Mio €) auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Fremdkapitalkosten wurden bei der Fraport AG in Höhe von 19,4 Mio € (im Vorjahr: 15,9 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 1,6 % (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 3,6 Mio € (im Vorjahr: 2,2 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 0,2 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 3.129,1 Mio € (im Vorjahr: 3.072,7 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2021 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 800 € 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 €	2021	2020
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.	221,3	246,9
Buchwert Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	238,5	259,0
Zugänge Nutzungsrechte/ Leasingverbindlichkeiten im Geschäftsjahr	7,7	5,5
Zahlungsmittelabflüsse gesamt für bestehende Leasingverhältnisse	43,9	27,3
Variable Leasingzahlungen, die keinen Eingang in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten fanden	20,8	6,3
Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten	8,9	10,8
Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten	52,5	21,8
Vereinbarte, aber noch nicht begonnene Leasingverhältnisse	0,1	0,2

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 176,3 Mio € (im Vorjahr: 196,2 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 die 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 287,5 Mio € sowie 2,1 Mio €, die im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht gezahlt worden sind, da deren Fälligkeit zum Stichtag mit dem Leasinggeber noch nicht abschließend geklärt werden konnte. Bezüglich des Liquiditätsprofils der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 47 verwiesen.

Im Fraport Konzern wurden im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 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 31.12.2021	Buchwert 31.12.2020	Fair Value 31.12.2021	Fair Value 31.12.2020
Unbebaute Grundstücke – Level 2	21,7	24,4	21,3	50,8
Unbebaute Grundstücke – Level 3	7,4	7,4	14,8	14,8
Bebaute Grundstücke – Level 3	59,5	91,5	82,0	174,4
Summe	88,6	123,3	118,1	240,0

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.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim sowie gewerblich vermietete Immobilien, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden. Der Rückgang des Buchwerts resultiert aus erforderlichen Umgliederungen in das Sachanlagevermögen.

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 Vervielfältiger 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 2021 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 4,2 Mio € (im Vorjahr: 5,1 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 0,9 Mio € (im Vorjahr: 1,0 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 0,4 Mio € (im Vorjahr: 9,9 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 die Flughäfen in Antalya, Pulkovo und Xi'an.

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport TAV Antalya Terminal, Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya, Türkei, (Konzessionsnehmer, siehe auch Tz. 2) 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 Terminal-Betrieb. 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.

Bilanzdaten Antalya

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte	546,9	456,9
Langfristige Schulden	588,4	360,3
davon finanzielle Verbindlichkeiten	97,1	74,8
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	491,3	285,5
Kurzfristige Vermögenswerte	114,8	99,2
davon Zahlungsmittel	74,8	82,6
davon sonstige Vermögenswerte	40,0	16,6
Kurzfristige Schulden	52,3	189,6
davon finanzielle Verbindlichkeiten	41,6	82,2
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	10,7	107,4
Nettovermögen	21,0	6,2
Anteiliges Nettovermögen	10,5	3,1
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9
Beteiligungsbuchwert	27,4	20,0

Ergebnisdaten Antalya

in Mio €	2021	2020
Umsatzerlöse	266,6	109,6
EBITDA	202,7	76,2
Planmäßige Abschreibungen	-110,6	-110,9
Zinserträge	0,6	0,3
Zinsaufwendungen	-36,7	-34,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-12,9	-3,2
Ertragsteuern	-9,7	7,9
Ergebnis nach Steuern	33,4	-64,5
Sonstiges Ergebnis	0,2	0,2
Gesamtergebnis	33,6	-64,3

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an Gemeinschaftsunternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	20,0	68,8	30,2	42,1	50,2	110,9
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	16,7	-32,2	17,1	-9,2	33,8	-41,4
Anteilige sonstige Ergebnisse	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Gesamtergebnis	16,8	-32,1	17,1	-9,2	33,9	-41,3
Dividenden	-9,4	-16,7	-6,8	-3,3	-16,2	-20,0
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	-1,2	0,0	-1,2	0,0
Zugänge	0,0	0,0	2,2	0,6	2,2	0,6
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	27,4	20,0	41,5	30,2	68,9	50,2
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
In der Berichtsperiode			0,0	-2,5	0,0	-2,5
Kumuliert			0,0	-3,4	0,0	-3,4

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterlagen im Vorjahr Bankguthaben von 82,6 Mio € Verfügungsbeschränkungen. Aufgrund der Änderung der Finanzierungsverträge unterliegen keine Bankguthaben Verfügungsbeschränkungen mehr.

Weitere wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Im Dezember 2021 hat die Fraport AG gemeinsam mit der TAV Airports Holding die Gesellschaft Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. gegründet. 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. Die Gründung der Gesellschaft erfolgte im Zusammenhang mit der gewonnenen Ausschreibung für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya im Dezember 2021. Ebenfalls im Dezember 2021 erfolgte der Abschluss des Konzessionsvertrages 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. Die operative Betriebszeit unter dem neuen Vertrag beginnt Anfang 2027, nach Ablauf der bestehenden Konzession. 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 25 % innerhalb von 90 Tagen nach Abschluss des Konzessionsvertrags, d.h. Ende März 2022. Die Finanzierung der Vorauszahlung in Höhe von 1,81 Mrd. € soll durch Mittel der Gesellschafter sowie eine Projektfinanzierung auf Ebene der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. erfolgen. Über die fixen Konzessionszahlungen hinaus sind Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 765,3 Mio € vorzunehmen, davon 626,7 Mio € bis 2027. Bei der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. ergibt sich zum 31. Dezember 2021 eine Konzessionsverbindlichkeit in Höhe von abgezinst 3,94 Mrd. € sowie ein korrespondierender Vermögenswert in gleicher Höhe. Im Zusammenhang mit der Gestellung einer Vertragserfüllungsgarantie gegenüber dem türkischen Staat in Höhe von 76,5 Mio € hat die Fraport AG in Höhe von 38,3 Mio € eine Finanzgarantie zu Gunsten der TAV Airports Holding gestellt. Darüber hinaus haften die Fraport AG und die TAV Airports Holding gegenüber dem türkischen Staat (DHMI) gesamtschuldnerisch für die Konzessionsverbindlichkeit, sofern die Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. ihre Zahlungsverpflichtung nicht erfüllen kann. Der at-Equity-Buchwert zum 31. Dezember 2021 lag bei 1 Tsd €.

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. Die Fraport AG hält 25,0 % der Anteile an der Thalita Trading Ltd.

Die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) wurde von der Fraport AG und drei weiteren chinesischen Unternehmen gegründet. Die Gesellschaft betreibt den internationalen Flughafen in Xi'an, China. In den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens fallen der Betrieb der Terminals inklusive der Commercial-Bereiche sowie bestimmte Teile der landseitigen Infrastruktur. Die Fraport hält über ihr Tochterunternehmen Fraport Asia Ltd. 24,5 % der Anteile an der Xi'an. Im Dezember 2021 wurde der Beschluss gefasst, die dem Segment International Activities & Services zugeordneten Geschäftsanteile voraussichtlich im Laufe des Geschäftsjahres 2022 zu veräußern. Mit Bestehen der Veräußerungsabsicht erfolgte die Einstellung der at-Equity-Bewertung und Umgliederung der Anteile gemäß IFRS 5 in die „Zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte“. Der at-Equity-Buchwert zum Zeitpunkt der Umgliederung lag bei 114,9 Mio €.

Die Gesellschaften NCG und Xi'an sind nicht börsennotiert. Aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar. Im Zusammenhang mit den langfristigen Darlehensverbindlichkeiten bei der NCG kam es im Laufe des Geschäftsjahres erneut zu einer Verletzung der Financial Covenants. In diesem Zusammenhang konnte mit dem Facility Agent ein Waiver mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2022 geschlossen werden. Damit einhergehend erfolgte der Ausweis der Darlehensverbindlichkeiten wie im Vorjahr unter den kurzfristigen Finanzschulden.

Die nachfolgend genannten Informationen stellen die IFRS-Abschlüsse der wesentlichen assoziierten Unternehmen dar. Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede wurden an die Vorgaben des Konzerns angepasst.

Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Anteil am Eigenkapital	25,00%	25,00%	24,50%	24,50%
Langfristige Vermögenswerte	503,8	485,7	573,7	541,0
Langfristige Schulden	723,8	638,0	28,9	28,7
davon finanzielle Verbindlichkeiten	659,4	605,8	0,0	0,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	64,4	32,2	28,9	28,7
Kurzfristige Vermögenswerte	64,9	81,0	131,9	143,9
davon Zahlungsmittel	43,0	65,1	75,6	107,9
davon sonstige Vermögenswerte	21,9	15,9	56,3	36,0
Kurzfristige Schulden	343,6	407,3	126,0	113,9
davon finanzielle Verbindlichkeiten	244,4	339,2	0,0	0,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	99,2	68,1	126,0	113,9
Nettovermögen	-498,7	-478,6	550,7	542,3
Anteiliges Nettovermögen	-124,7	-119,7	134,9	132,9
Anpassungen/kumulierte Wertminderungen	0,0	0,0	-20,0	-20,0
Beteiligungsbuchwert	0,0	0,0	114,9	112,9

Ergebnisdaten

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	192,5	127,0	187,1	174,5
EBITDA	99,7	52,7	-6,8	-4,9
Planmäßige Abschreibungen	-31,5	-31,9	-45,8	-47,0
Zinserträge	0,0	0,0	0,8	1,2
Zinsaufwendungen	-84,0	-87,5	0,0	-0,1
Sonstiges Finanzergebnis	14,3	-63,7	2,8	4,2
Ertragsteuern	-11,8	13,8	0,0	0,0
Ergebnis nach Steuern	-13,3	-116,6	-49,0	-46,6
Sonstiges Ergebnis	-4,1	5,2	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-17,4	-111,4	-49,0	-46,6

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an assoziierten Unternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Übrige assoziierte Unternehmen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	112,9	128,5	2,3	2,8
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,0	0,0	-11,9	-11,2	0,1	0,1
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	13,9	-4,4	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	2,0	-15,6	0,1	0,1
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	114,9	112,9	2,4	2,3
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
In der Berichtsperiode	-3,3	-29,2			-0,8	-0,9
Kumuliert	-112,3	-109,0			-1,7	-0,9

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

23 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzanlagen						
Wertpapiere	164,1	682,4	846,5	161,6	167,6	329,2
Sonstige Beteiligungen	0,0	109,2	109,2	0,0	104,4	104,4
Ausleihungen						
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	12,5	2,0	14,5	9,1	2,1	11,2
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0	76,1	76,1	0,0	76,1	76,1
Sonstige Ausleihungen	0,0	62,6	62,6	20,0	0,1	20,1
Insolvenzgesicherte Fondsanteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	176,5	932,3	1.108,8	190,7	350,3	541,0

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 1.077,5 Mio € (im Vorjahr: 408,1 Mio €) getätigt, die zum Teil unterjährig bereits wieder abgegangen sind. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in den kurzfristigen Teil aufgrund von im Jahr 2022 fälligen Wertpapieren in Höhe von 93,9 Mio € (im Vorjahr: 100,5 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von -8,5 Mio € (im Vorjahr: -3,2 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2021 erfolgte keine Veränderung der Fondsanteile (im Vorjahr: 1,0 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 62,5 Mio € (im Vorjahr: 62,4 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 67,0 Mio € (im Vorjahr: 66,2 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Unterdeckung von 0,7 Mio € (im Vorjahr: 0,4 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 assoziierte Unternehmen betreffen ein in Vorjahren gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen. Die Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode werden als langfristige Forderung gegen assoziierte Unternehmen ausgewiesen (siehe Tz. 24).

24 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	5,6	0,0	5,6	8,1	0,0	8,1
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,8	79,1	79,9	0,5	63,8	64,3
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	23,9	63,6	87,5	19,6	36,4	56,0
Gesamt	30,6	142,7	173,3	28,2	100,2	128,4

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Ltd. (siehe Tz. 23). Die sonstigen Vermögenswerte enthalten insbesondere erfasste Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie (siehe auch Tz. 7).

25 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Rechnungsabgrenzungsposten	9,7	28,6	38,3	9,0	26,2	35,2
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	7,0	71,6	78,6	15,7	74,8	90,5
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	48,9	33,7	82,6	77,4	32,0	109,4
Gesamt	65,6	133,9	199,5	102,1	133,0	235,1

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 €	1.1.2021	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2021
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	90,5	6,0	4,6	0,0	-1,3	78,6

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.

Die zu erstattenden Beträge für Kurzarbeitergeld wurden in entsprechender Höhe personalaufwandsmindernd berücksichtigt (siehe Tz. 9). In den sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerten sind die noch offenen Erstattungsansprüche enthalten.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Ertragsteuerforderungen	20,9	0,0	20,9	10,1	0,0	10,1

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2021 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Latente Steueransprüche	182,6	175,8

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in Tz. 15 „Ertragsteuern“ enthalten.

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18,1	16,5
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	0,5	5,0
Unfertige Leistungen/Sonstige	1,7	0,8
Gesamt	20,3	22,3

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 €	31.12.2021	31.12.2020
Gegen fremde Unternehmen	152,3	125,4

Zum Abschlussstichtag 2021 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 152,3 Mio € (im Vorjahr: 125,4 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
31.12.2021	152,3	93,9	22,0	23,2	13,2
31.12.2020	125,4	84,3	11,5	19,3	10,3

Zum 31. Dezember 2021 bestanden 15 % (im Vorjahr: 45 %) 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 €	2021	2020
Stand 1.1.	70,8	65,7
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	3,3	5,0
Umsatzmindernd erfasste Wertberichtigungen	2,4	7,3
Auflösung gegen sonstige betriebliche Erträge	-0,9	-4,7
Auflösung gegen Umsatzerlöse	-31,9	0,0
Inanspruchnahmen	-24,5	-1,5
Währungskursänderungen	1,0	-1,0
Stand 31.12.	20,2	70,8

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 der Rechtstreits spiegelt sich vor allem in erhöhten Auflösungen von in Vorjahren umsatzmindernd erfassten Wertberichtigungen sowie Inanspruchnahmen wider. Zur ausführlichen Erläuterung der Ergebniseffekte wird in diesem Zusammenhang auf den Zusammengefassten Lagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern“ verwiesen.

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.662,8	1.864,4

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 2.156,9 Mio € (im Vorjahr: 1.549,9 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 74,7 Mio € (im Vorjahr: 98,1 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	2.230,7	2.096,4
Gesamt	3.753,1	3.618,8

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 1.1.2021	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

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2020	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2020	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

Die im Juni 2021 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des MAP wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienausgabe erfolgte zu einem Preis von 58,68 €.

Genehmigtes Kapital

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben. Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2021 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 3,5 Mio €.

Auf der Hauptversammlung am 1. Juni 2021 wurde ein neues genehmigtes Kapital („Genehmigtes Kapital II“) von 458,8 Mio € beschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 458,8 Mio € durch Ausgabe von bis zu 45.884.352 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen. Bei der Ausnutzung des Genehmigten Kapitals II haben die Aktionäre ein Bezugsrecht, das vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden kann, soweit dies zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist. Die neuen Aktien können von Finanzinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe am Gewinn teil, sofern nicht der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschließt, dass sie vom Beginn eines bereits abgelaufenen Geschäftsjahres am Gewinn teilnehmen, für das noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst wurde.

Bedingtes Kapital

Die Hauptversammlung hat am 1. Juni 2021 zudem beschlossen, das Grundkapital um bis zu 120,2 Mio € zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das Bedingte Kapital dient der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel und/oder Optionsschuldverschreibungen, die bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden. Die neuen Aktien, die zu dem nach dem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungs- beziehungsweise Optionspreis ausgegeben werden, nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten entstehen (Entstehungsgeschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungsgeschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres an am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungsgeschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat.

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 –9,5 Mio € (im Vorjahr: –12,9 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beträgt 69,9 Mio € (im Vorjahr: 67,9 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 353,9 Mio € (im Vorjahr: 221,3 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 für das abgelaufene Geschäftsjahr keine Dividende auszuschütten.

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	146,9	172,7
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	9,0	–32,8
Gesamt	155,9	139,9

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices 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 €	31.12.2021			31.12.2020		
	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt
Finanzschulden	627,6	9.306,4	9.934,0	810,7	6.936,5	7.747,2

Im Laufe des Jahres wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 1.056,5 Mio € sowie eine Anleihe mit zwei Tranchen in Höhe von 1.148,1 Mio € (nominal 1.150,0 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 31.12.2021	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	298,8	71,8	370,6	294,6	42,6	337,2

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 15,2 Mio € (im Vorjahr: 17,0 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 31.12.2021	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	16,3	0,0	16,3	5,8	0,0	5,8
Gegenüber assoziierten Unternehmen	2,8	0,0	2,8	3,4	0,0	3,4
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	27,2	890,8	918,0	97,1	817,7	914,8
Leasingverbindlichkeiten	46,3	192,2	238,5	48,1	210,9	259,0
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	22,4	9,3	31,7	29,5	18,1	47,6
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	35,1	22,8	57,9	46,4	14,3	60,7
Gesamt	150,1	1.115,1	1.265,2	230,3	1.061,0	1.291,3

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 31.12.2021	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,5	–	2,5	2,0	–	2,0
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0,6	7,0	7,6	1,1	5,4	6,5
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	32,5	58,7	91,2	29,7	65,9	95,6
Sonstige nichtfinanzielle übrige Verbindlichkeiten	96,5	12,6	109,1	67,3	15,4	82,7
Gesamt	132,1	78,3	210,4	100,1	86,7	186,8

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 €	31.12.2021	31.12.2020
Latente Steuerverpflichtungen	37,7	39,7

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 15 „Ertragsteuern“ 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 Insolvenzversicherung 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 24,5 Mio € (im Vorjahr: 24,7 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,1 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. Für 2021 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) erwartet. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2021 durch Entgeltumwandlung in Höhe von 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,04 Mio €) in die Rückdeckungsversicherung eingezahlt. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 14,2 Jahre (im Vorjahr: 15,5 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 8,1 Jahre (im Vorjahr: 8,4 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 2021 einen Anspruch auf Ruhegehalt in Höhe von 74,0 % und Prof. Dr. Zieschang von 58,0 % der jeweils fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Dr. Schulte und Prof. Dr. Zieschang 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 Altersversorgungsverpflichtungen 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 Versorgungsfalls wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus 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 erhalten die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden 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 grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % der zuletzt bezogenen Jahresbruttogrundvergütung übersteigt. Zahlungen aus Anlass einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit werden auf die Karenzentschädigung angerechnet.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

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 633 Anwartschaften (davon 597 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2021 ein Barwert von 14,5 Mio € (im Vorjahr: 14,2 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 9,8 Mio € gegenüber aktiven und 4,8 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 9,3 Jahren (im Vorjahr: 10,2 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 23 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 8,4 Mio € (im Vorjahr: 8,7 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 6,5 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 8,3 Jahre (im Vorjahr: 9,0 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 2021 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

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

Pensionsverpflichtungen (2020)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2020	64,5	-24,3	40,2
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,9	0,0	1,9
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	1,9	0,0	1,9
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	0,5	-0,2	0,3
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,7	-0,7
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	4,3	0,0	4,3
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	2,3	0,0	2,3
Summe Remeasurements	6,6	-0,7	5,9
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,4	-0,3	0,1
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 2020	71,4	-24,7	46,7

Saldierung

Nachstehend erfolgt die Verrechnung der Pensionsverpflichtungen mit dem zur Insolvenzversicherung vorgehaltenen Planvermögen:

Saldierung

in Mio €	2021	2020
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	30,1	32,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-24,6	-24,7
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	5,5	8,1
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	36,2	38,6
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	41,7	46,7

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2021	2020
Gehaltstrend	2,25 %	2,25 %
Rechnungszinssatz	0,90 %	0,40 %
Rentendynamik	1,75 %/2,25 %	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 versicherungsmathematischen 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 (31.12.2021)

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.

Sensitivitätsanalyse (31.12.2020)

in Mio €	2020	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	4,3	-3,9
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,3	1,3
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,0	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter ¹⁾	2,1	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 2,1 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 Verpflichtungsumfanges 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 19,2 Mio € (im Vorjahr: 25,7 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 22,1 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 68,4 Mio € (im Vorjahr: 65,6 Mio €) abgeführt.

39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2020
Ertragsteuerrückstellungen	29,4	83,7	113,1	43,1	51,0	94,1

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 113,1 Mio € (im Vorjahr: 94,1 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 €	1.1.2021	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2021
Personal	377,2	-270,3	-6,2	63,2	163,9
davon langfristig	81,6				63,1
davon kurzfristig	295,6				100,8

Der Verbrauch der Personalrückstellungen betrifft insbesondere die Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie entsprechenden Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 23) saldiert.

Die Rückstellung für das im Geschäftsjahr 2016 aufgelegte unternehmensweite Programm zur Entwicklung der Personalstruktur „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“ beträgt zum Stichtag 5,0 Mio € (im Vorjahr: 8,8 Mio €).

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2021	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2021
Umweltschutz	35,3	-1,7	-0,1	8,3	-1,1	40,7
Passiver Schallschutz	39,2	-3,0	-4,6	0,0	-0,2	31,4
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	15,1	-0,5	-0,5	0,0	-0,2	13,9
Wirbelschleppen	20,3	-3,0	0,0	0,0	-0,4	16,9
Übrige	92,4	-15,6	-19,6	26,2	0,0	83,4
Gesamt	202,3	-23,8	-24,8	34,5	-1,9	186,3
davon langfristig	114,9					97,6
davon kurzfristig	87,4					88,7

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 2021 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 2,4 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 10,0 Mio € (im Vorjahr: 9,1 Mio €) und nach fünf Jahren 26,8 Mio € (im Vorjahr: 22,1 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 Außengewerbebereichsentschädigungen. 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. Zum 31. Dezember 2021 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 21,4 Mio € (im Vorjahr: 14,7 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 10,0 Mio € (im Vorjahr: 24,5 Mio €) und nach fünf Jahren 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €). 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.

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 2021 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,8 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 3,2 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €) und nach fünf Jahren 10,0 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €).

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 2021 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 1,2 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 8,1 Mio € (im Vorjahr: 9,2 Mio €) und nach fünf Jahren 7,6 Mio € (im Vorjahr: 9,6 Mio €). Für die ausgewiesenen Verpflichtungen besteht ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 25,1 Mio € (im Vorjahr: 22,5 Mio €), Rückstellungen für Zinsen im Zusammenhang mit erwarteten Steuernachzahlungen von 16,8 Mio € (im Vorjahr: 22,8 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 5,7 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €), sowie Schadensfälle und weitere Risiken. 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 2021 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2021

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	2.662,8				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

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 2020 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2020

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	1.864,4				1.864,4	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	125,4				125,4	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	128,4				142,7		64,6	78,1
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			329,2		329,2	279,2	50,0	
Sonstige Beteiligungen		104,4			104,4			104,4
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	11,2				11,2		11,2	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	76,1				93,1			93,1
Sonstige Ausleihungen	20,1				20,1		20,1	
Gesamt	2.225,6	104,4	329,2	0,0	2.690,5	279,2	145,9	275,6
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	337,2				340,3		340,3	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	984,6				1.366,4		1.366,4	
Finanzschulden	7.747,2				7.879,7	1.048,5	6.831,2	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					11,7		11,7	
Übrige Derivate				6,4	6,4		6,4	
Eigenkapital-Option				29,5	29,5			29,5
Gesamt	9.069,0	0,0	0,0	35,9	9.634,0	1.048,5	8.556,0	29,5

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. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash-Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. 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, wovon zwei Geschäfte Floors enthalten. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Zinsswaps werden auf Basis abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden. Die Berechnung der Marktwerte der Floors basieren auf einem marktgängigen Optionspreismodell.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Bis zum 31. Dezember 2016 wurde der Fair Value für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd auf Basis eines aktuellen Kaufangebots unter Berücksichtigung des aktuellen Fremdwährungskurses ermittelt und der Stufe 2 zugeordnet. Seit dem 30. Juni 2017 wird der beizulegende Zeitwert auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt. Die Eigenkapital-Option in Stufe 3 bezieht sich auf Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B. Fraport hat eine Stillhalterposition. Ein Mitgesellschafter hat die Möglichkeit, die Option auf Eigenkapitalanteile einmalig in den nächsten zwei Jahren auszuüben.

Bei den wesentlichen nicht beobachtbaren Inputfaktoren, sowohl für die Eigenkapital-Option als auch 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 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

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2020 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2020	Zugänge	Gewinne/Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/Verluste im OCI	31. Dezember 2020
Eigenkapital-Option	-46,9	0,0	17,4	0,0	0,0	-29,5
Sonstige Beteiligungen	131,6	0,0	0,0	0,0	-27,4	104,2

Bei den Veränderungen der Annahmen würden die beizulegenden Zeitwerte folgende Beträge ergeben:

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 %
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	

Sensitivitäten 2020

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen				
		+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %			+0,5 %
Eigenkapital-Option	6,6 %	-23,5	-37,1	-30,7	-28,2	N/A	N/A	
Sonstige Beteiligungen	10,8 %	82,6	128,6	108,6	99,7	103,6	104,7	

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2021 und 2020 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2021	2020
Finanzielle Vermögenswerte		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-2,0	-12,5
FVOCI mit Recycling	-2,5	-8,6
FVOCI ohne Recycling	4,7	-27,4
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-0,6	0,3
FVTPL	8,9	19,3

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 2021 kein Grundgeschäft bestand. Darüber hinaus wurde die erfolgswirksame Änderung der Eigenkapital-Option 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.

Im Rahmen der Zugangsbewertung der Derivate im Zusammenhang mit dem Engagement in Griechenland im April 2017 wurde ein Aufwand von 7,2 Mio € abgegrenzt. Im Berichtsjahr erhöhte sich die Abgrenzung, die aufgrund einer Anpassung der ratierlichen Auflösung über die Laufzeit erfolgswirksam wird, von 4,5 Mio € um 0,8 Mio € auf 5,3 Mio €.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern drei Zinsswaps (im Vorjahr: drei).

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Zinsswaps	160,7	164,4	-9,3	-18,1	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	130,7	134,4	-4,7	-11,7	0,0	0,0
davon Trading	30,0	30,0	-4,6	-6,4	0,0	0,0
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	-22,4	-29,5	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	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	4,7	11,7
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	4,6	6,4
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	22,4	29,5

Zwei Zinsswaps (im Vorjahr: zwei) sind bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet und werden nach den Regeln des IFRS 9 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Durch diese wirtschaftliche Beziehung ist der betragsmäßige Ausgleich und somit die Effektivität dieser Cash Flow Hedges gegeben. Die Effektivität wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert, die Hedge Ratio der Sicherungen beträgt 1:1. Ineffektivitäten in Bezug auf die bilanzierten Sicherungsbeziehungen können sich grundsätzlich bei Auseinanderfallen der wesentlichen Bewertungsparameter von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument ergeben. Sie werden anhand der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Aufgrund sehr geringer Ineffektivitäten entspricht die Wertänderung der Sicherungsinstrumente der Wertänderung der gesicherten Grundgeschäfte. Diese Wertänderungen ergeben sich aus den unrealisierten Verlusten, die während des Geschäftsjahres im Eigenkapital erfasst wurden. Es wird ein Zinsswap (im Vorjahr: ein) als FVTPL klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

Zinsswaps (Hedge Accounting 2021)

in Mio €				31.12.2021
	Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Durchschnittlicher Zinssatz
2017		2034	130,7	1,6 %
Gesamt			130,7	-4,7

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2020:

Zinsswaps (Hedge Accounting 2020)

in Mio €				31.12.2020	
	Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
2017		2034	134,4	-11,7	1,6 %
Gesamt			134,4	-11,7	

Während des Geschäftsjahres 2021 wurden unrealisierte Gewinne in Höhe von 6,2 Mio € (im Vorjahr: 5,1 Mio € Verluste) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr -0,1 Mio € Gewinne vor Steuern (im Vorjahr: 4,9 Mio € Verluste) in das Finanzergebnis transferiert. Daraus ergeben sich Veränderungen der latenten Steuern in Höhe von 1,3 Mio € und ein Saldo von -2,2 Mio € (im Vorjahr: -6,7 Mio €).

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 Konzernabschluss 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. Der Strategische Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ wurde im Geschäftsjahr 2021 in „Aviation“ umbenannt.

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 flughafennahen 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 61,6 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 35,7 Mio € und ein EBIT von 7,5 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 und die Volksrepublik China. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA, Peru und Brasilien. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 68,3 Mio € (im Vorjahr: 88,3 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 erhöhten sich von 530,4 Mio € im Vorjahr auf 551,6 Mio € zum 31. Dezember 2021. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen im Jahr 2021 345,2 Mio € (im Vorjahr: 214,3 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 726,7 Mio € (im Vorjahr: 497,9 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 255,4 Mio € (im Vorjahr: 185,0 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2021 1.986,7 Mio € (im Vorjahr: 2.034,2 Mio €).

Der Zugang bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betrifft die Gesellschaft Fraport Antalya Havalimanı İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei (Segment International Activities & Services). Darüber hinaus ist bei den Gemeinschaftsunternehmen die Gesellschaft Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Istanbul, Türkei zugegangen (Segment International Activities & Services). Beide Zugänge stehen im Zusammenhang mit der gewonnenen Ausschreibung für die Betriebskonzession am Flughafen Antalya. 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: 5,0 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 467,8 Mio € (im Vorjahr: 345,8 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Sonstige Angaben

44 Long-Term Incentive Programm (ab 2020 Performance Share Plan)

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 2016 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 ausgerichtetes 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 %-Punkte unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 50 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG mehr als 25 % unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 0 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 %-Punkte oder mehr über der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 150 %. Zielerreichungen zwischen den festgelegten Zielerreichungspunkten werden linear berücksichtigt.

Für alle zwischen den Geschäftsjahren 2014 bis 2019 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-Tranche multipliziert mit dem „Relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ begrenzt. Der „Relevante Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ entspricht 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 2021 wurden 106.360 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2021 wird eine Rückstellung für die noch laufenden LTIP-Tranchen in Höhe von 5,2 Mio € und das PSP in Höhe von 1,6 Mio € ausgewiesen.

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair-Value-Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 ein ertragswirksamer Effekt von 5,8 Mio € (im Vorjahr Ertrag: 3,7 Mio €), der im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfallen 3,8 Mio € (im Vorjahr Ertrag: 1,9 Mio €) auf Vorstände und 2,0 Mio € (im Vorjahr Ertrag: 1,8 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2021 Vorstand	Fair Value 31.12.2021 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2020 Vorstand	Fair Value 31.12.2020 Leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2018	61,61	59,54	10,92	10,92
Geschäftsjahr 2019	52,10	56,60	13,55	13,55
Geschäftsjahr 2020 ¹⁾	17,06	16,11	11,89	13,42
Geschäftsjahr 2021 ²⁾	46,95	35,72	38,25	31,35

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 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. Ab dem Geschäftsjahr 2020 ist die Gewichtung der einzelnen Tranchen sowohl für den Vorstand als auch den leitenden Mitarbeiter gleich.

Die Zielerreichungen für die jeweiligen Leistungskriterien der Tranchen ab dem Geschäftsjahr 2020 werden nach Planende (2023) im darauffolgenden Vergütungsbericht veröffentlicht.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2021 wurden am 1. Januar 2021 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2024.

Die Höhe der Auszahlung je virtuelle 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 2018 bis 2021 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

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

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

Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen Xetra-Schlusskursen für die Fraport AG und ab dem Geschäftsjahr 2020 auch für den MDAX.

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

45 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Bürgschaften	2,5	2,5
Garantien	673,5	610,2
davon Vertragserfüllungsgarantien	585,0	558,2
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	79,6	34,2
Gesamt	755,6	646,9

Die abgeschlossenen Garantien resultieren überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten.

Die Garantien enthalten mit 585,0 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien, von denen die wesentlichsten nachfolgend erläutert werden.

Zum Stichtag 31. Dezember 2021 bestehen Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden im Jahr 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen (37,8 Mio €; im Vorjahr: 44,6 Mio €), den damit zusammenhängenden Bautätigkeiten (29,4 Mio €, im Vorjahr: 51,4 Mio €) und der Finanzierung (7,3 Mio €, im Vorjahr: 7,3 Mio €).

Im Dezember 2021 haben die Fraport AG und ihr Partnerunternehmen TAV Airports Holding in einem Bieterverfahren den Zuschlag für die neue Konzession zum Betrieb des türkischen Flughafens Antalya erhalten (vgl. Tz 22). Mit Unterzeichnung des Konzessionsvertrags am 28. Dezember 2021 mussten beide Gesellschafter eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von je 38,3 Mio € stellen. Der Begünstigte der seitens Fraport AG gestellten Vertragserfüllungsgarantie ist unser Partnerunternehmen TAV Airports Holding.

Im Zusammenhang mit der bestehenden Konzession am Flughafen Antalya, Türkei an der die Fraport AG zu 50% beteiligt ist, wurde im Februar 2021 ein bestehendes Darlehen um 55 Mio € aufgestockt. Im Rahmen der Anpassung und Erhöhung dieser Finanzierung mit der türkischen Akbank, wurden die Gesellschaftergarantien von bislang 75,0 Mio € (37,5 Mio € Fraport-Anteil) auf insgesamt 150,0 Mio € (75,0 Mio € Fraport-Anteil) erhöht.

Im Zusammenhang mit den Konzessionsverträgen in Porto Alegre und Fortaleza, Brasilien, bestehen Garantien in Höhe von 376,4 Mio € (im Vorjahr: 363,3 Mio €).

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe in Höhe von 3.000 Mio INR beziehungsweise 35,6 Mio € (im Vorjahr: 33,5 Mio €) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist, nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 14,6 Mio € (im Vorjahr: 13,0 Mio €).

Bei den Konzern-Gesellschaften Fraport USA bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 6,8 Mio € (im Vorjahr: 28,9 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 7,1 Mio € (im Vorjahr: 7,7 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 13,1 Mio € (im Vorjahr: 12,9 Mio €).

Unter die sonstigen Eventualverbindlichkeiten fallen im Jahr 2021 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 52,9 Mio €.

Von den Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 120,1 Mio € (im Vorjahr: 49,6 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie in Höhe von 35,6 Mio € (im Vorjahr: 34,5 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen.

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen sonstige Verpflichtungen in Höhe von 48,4 Mio € (im Vorjahr 47,7 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (24,0 Mio €, im Vorjahr: 18,0 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 5,3 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 Regionalflughäfen 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 €	31.12.2021	31.12.2020
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.234,3	1.587,2

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operate Leases

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	6,9	7,0
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	8,0	8,2
länger als 5 Jahre	0,0	0,0
Gesamt	14,9	15,2

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 Finanzvorstand monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Finanzvorstand 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 die Chancen- und Risikoberichterstattung 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 €	31.12.2021	31.12.2020
Fremdkapitalinstrumente	901,5	349,2

Die Bruttobuchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
AAA	0,0	0,0
AA+	5,5	0,0
AA	29,1	15,0
AA–	45,1	0,0
A+	76,4	53,5
A	197,7	80,5
A–	66,3	38,1
BBB+	191,7	87,6
BBB	228,1	69,4
BBB–	61,6	5,1
BB	0,0	0,0
Nicht geratet	0,0	0,0
Gesamt	901,5	349,2

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 €	31.12.2021	31.12.2020
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	0,0	0,0
AA-	210,0	199,4
A+	713,2	58,9
A	332,4	689,1
A-	1.016,2	566,6
BBB+	181,0	177,3
BBB	2,7	2,2
BBB-	0,4	0,9
BB+	0,0	0,0
BB	0,0	0,0
BB-	9,9	20,7
B+	0,0	0,0
B	0,9	144,6
B-	193,9	0,0
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	2,3	4,7
Gesamt	2.662,9	1.864,4

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im 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 2021 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

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		49,3		42,8		154,8		10,6		32,1
Konzessionsverbindlichkeiten	2.519,4		24,6		41,3		288,2		357,3		1.808,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	370,6		298,8		57,4		12,0		2,4		–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	76,5		55,8		10,5		–		–		10,2
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	17,4	4,1		3,2		7,8		2,2		0,1	
davon Trading	4,5	1,4		1,3		1,8		–		–	
davon Hedge Accounting	12,9	2,7		1,9		6,0		2,2		0,1	

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2020 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2020

in Mio €	Summe	2021		2022		2023 – 2027		2028 – 2032		2033 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	9.066,9	146,1	777,7	138,4	445,1	588,3	3.941,8	293,1	1.907,9	149,0	679,5
Leasingverbindlichkeiten	350,5		71,0		44,0		175,8		27,5		32,2
Konzessionsverbindlichkeiten	2.524,0		86,6		45,7		255,9		336,6		1.799,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	337,2		294,6		28,6		11,7		2,3		–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	42,0		27,8		0,8		4,1		2,0		7,3
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	27,6	4,3		4,2		14,2		4,5		0,4	
davon Trading	6,3	1,4		1,4		3,5		–		–	
davon Hedge Accounting	21,2	2,9		2,8		10,6		4,5		0,4	

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. 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 2021 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 €	31.12.2021		31.12.2020	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-\$/PEN	0,26	0,26	1,00	1,00

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, soweit 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-\$): 4,00 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 15,75 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,70 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 3,50 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 10,52 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden

daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

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 2021 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinssanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 28,2 Mio € (im Vorjahr: 8,2 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 28,2 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 1,7 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 26,5 Mio € (im Vorjahr: 5,9 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2021	28,2	1,7	26,5
31.12.2020	8,2	2,3	5,9

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 47,9 Mio € (im Vorjahr: 15,6 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 47,9 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 33 Basispunkte (im Vorjahr: 56 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
31.12.2021	26,8	0,3	26,5
31.12.2020	6,7	0,8	5,9

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 33 Basispunkte (im Vorjahr: 56 Basispunkte) beträgt -9,4 Mio € (im Vorjahr: -5,2 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -9,4 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	31.12.2021	31.12.2020
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	8,4	-22,1
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	2,8	-1,3

Infolge des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie und der signifikant negativen finanziellen Entwicklung konnten die dargestellten Bandbreiten beziehungsweise Schwellenwerte in Bezug auf die Verschuldungskennzahlen 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 niedrigen zweistelligen 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 2021 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			
	2021	0,8	0,4	87,7	6,2	19,0
Umsatzerlöse	2020	1,4	0,6	63,5	5,4	18,5
	2021	1,3	8,1	10,9	12,8	47,6
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2020	2,2	9,0	6,3	13,2	62,6
	2021	0,0	0,0	0,2	15,3	0,0
Zinsen	2020	0,0	0,0	0,2	8,5	0,0
	2021	0,0	0,1	5,6	79,9	0,0
Forderungen	2020	0,5	0,1	8,1	64,3	0,0
	2021	0,0	0,0	14,5	76,1	0,0
Darlehensforderungen	2020	0,0	0,0	11,2	76,1	0,0
	2021	0,0	0,2	16,3	2,8	4,1
Verbindlichkeiten	2020	0,1	0,5	5,8	3,4	4,6

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen im Wesentlichen gestundete Zinsforderungen im Zusammenhang mit begebenen Darlehen.

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 €	2021	2020
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	4,3	5,8
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,4	1,7
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,0
Aktienbasierte Vergütungen	3,2	3,2
Gesamt	8,9	10,7

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats­tätigkeit. 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 2021 gewährten Zuwendungsbetrag für den Performance Share Plan (PSP, siehe auch Tz. 53).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 3,3 Mio € (im Vorjahr: 0,0 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 betriebssicherem 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 Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

In der ab dem 1. Januar 2021 geltenden Flughafen-Entgeltordnung wurde lediglich eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Entgelte sowie die Anhebung der Zuschläge in den Nacht- und Nachtrandstunden berücksichtigt. Am 1. Januar 2022 tritt eine neue Entgeltordnung in Kraft, die eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 4,3 % vorsieht. Darüber hinaus enthält die neue Entgeltordnung das Anreizprogramm „Recovery Program FRA 2022“ mit dem Ziel, nach den pandemiebedingten Einbrüchen einen zügigen Wiederanstieg des Passagierolumens am Flughafen Frankfurt Main zu fördern.

Die neue vom HMWEVW am 13. Dezember 2021 genehmigte Entgeltordnung wurde in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.

Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 28,97 % (im Vorjahr: 27,15 %) 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 2021 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 17,60 % (im Vorjahr: 16,64 %) und auf Infrastrukturentgelte 11,33 % (im Vorjahr: 11,25 %).

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 42,10 % (im Vorjahr: 44,96 %) 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.

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 35 Jahre. 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 Flughafenausbau benötigte Land übergeben, im Gegenzug ist sie verpflichtet, in die Flughafeninfrastruktur zu investieren. In diesem Zusammenhang brachte das Jahr 2021 wesentliche Fortschritte im Bau der neuen Start- und Landebahn und des Flugsicherungstowers, deren Fertigstellung für Ende 2022 geplant ist. Für das neue Passagierterminal sieht der Konzessionsvertrag eine Fertigstellung und Inbetriebnahme im ersten Quartal 2025 vor. 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 haben 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 unterzeichnet. 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 ersten Geschäftsjahr 2021 ein positiver Effekt auf die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von insgesamt 92,8 Mio €.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Die Baumaßnahmen konnten im April 2021, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, abgeschlossen werden. 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 10,4 Mio BRL für beide Flughäfen zu leisten. 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 konnte mit den zuständigen Behörden für das Geschäftsjahr 2021 erneut eine Einigung erzielt werden. Der sich daraus ergebende Erstattungsanspruch in Höhe von 26,5 Mio € (im Vorjahr: 30,6 Mio €) wird in den Folgejahren ebenfalls gegen fällige variable und fixe Konzessionszahlungen sowie eine zeitlich befristete Erhöhung der Flughafenentgelte verrechnet.

Darüber hinaus bestehen im Rahmen der Konzessionsverträge Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Diese konnten im Geschäftsjahr 2020 unter Einhaltung des Budgets bereits weitestgehend abgeschlossen werden. Nachdem die Erweiterung des Terminals in Porto Alegre bereits Ende 2019 eröffnet wurde, folgte die Inbetriebnahme der Terminalerweiterung in Fortaleza im ersten Quartal 2020. Ferner konnte die Verlängerung der Start- und Landebahn in Fortaleza abgeschlossen werden. Die Investitionen im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden bedingt durch die Coronavirus-Pandemie auf das Notwendigste beschränkt. In diesem Zusammenhang wurde beispielsweise die Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in Porto Alegre auf das Jahr 2022 verschoben.

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

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

Aufgrund der zunehmenden Eskalation des militärischen Konflikts zwischen Russland und der Ukraine hat der Vorstand der Fraport AG am 14. März 2022 die Nachtragsberichterstattung erweitert. Am 24. Februar 2022 begann eine Invasion russischer Streitkräfte in die Ukraine. Als Reaktion auf diese Invasion wurden und werden weitreichende europäische und internationale Sanktionen gegen Russland, russische Unternehmen und russische Staatsbürger verhängt. Die Folgen des militärischen Konflikts und der bereits verhängten Sanktionsmaßnahmen sind für den Fraport-Konzern zum derzeitigen Zeitpunkt nur schwer abzuschätzen. Sie hängen von der weiteren Entwicklung insbesondere der Sanktionsmaßnahmen und möglicher russischer Gegensanktionen ab. Negative Auswirkungen auf den Verkehrsverlauf sind vor allem an den internationalen Konzern-Flughäfen mit hohem

Anteil an russischen Passagieren möglich. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand zum 14. März 2022 eine aktualisierte Prognose erstellt, die Anpassungen insbesondere in den Abschnitten „Prognostizierter Geschäftsverlauf 2022“ sowie „Prognostizierte Ertragslage 2022“ betrifft. Über diese Anpassungen hinaus bestehen große Unsicherheiten hinsichtlich der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten im niedrigen dreistelligen Millionenbereich im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens St. Petersburg. Dies kann sich spürbar negativ auf die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2021 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB in Anspruch:

- > AirIT Services GmbH
- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Ausbau Süd GmbH
- > Fraport Brasil Holding GmbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FraSec Fraport Security Services GmbH
- > FraSec Services GmbH
- > FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2021 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch:

- > FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH (vormals: FraGround Fraport Ground Services GmbH)
- > FraSec Flughafensicherheit GmbH

52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2021 sind der Fraport AG keine Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2021 wie folgt dar:

Der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2021 52,02 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,71 %.

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

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2021, Anteile $\geq 3,0$ %): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % und British Columbia Investment Management Corporation 3,05 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 36,49 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 16. Dezember 2021 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmenshomepage unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2021

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

Neben dem Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.389,8 Tsd € (im Vorjahr: 1.686,5 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €	2021				2020
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	734,6	1.855,7	939,2	2.590,3	1.662,2
Anke Giesen	533,8	1.371,6	707,1	1.905,4	1.216,5
Michael Müller	544,3	1.371,6	707,1	1.915,9	1.226,3
Dr. Pierre Dominique Prümm	536,4	729,1	429,1	1.265,5	931,2
Prof. Dr. Matthias Zieschang	587,4	1.469,1	707,1	2.056,5	1.284,4
Summe	2.936,5	6.797,1	3.489,6	9.733,6	6.320,6

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 2021), die zugewendete PSP-Tranche 2021 zum Auslobungszeitpunkt sowie die fällige LSA-Tranche 2019 zum Fair Value am Bilanzstichtag. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ sind die PSP-Tranche 2021 sowie die LSA-Tranche 2019 enthalten.

Erfasster Aufwand (+) bzw. Ertrag (–) aus LSA und LTIP bzw. PSP für den Vorstand

in Tsd €	2021			2020
	LSA	LTIP bzw. PSP	Gesamt	Gesamt
Dr. Stefan Schulte	65,2	1.061,9	1.127,1	–538,7
Anke Giesen	43,5	809,2	852,7	–417,9
Michael Müller	43,5	811,7	855,2	–413,2
Dr. Pierre Dominique Prümm	31,0	387,9	418,9	–120,4
Prof. Dr. Matthias Zieschang	43,5	769,7	813,2	–402,8
Summe	226,7	3.840,4	4.067,1	–1.893,0

Der erfasste Aufwand aus LSA und LTIP (ab Tranche 2020: PSP) beinhaltet die periodengerechten Zuführungs- beziehungsweise Auflösungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten LSA- und LTIP-Tranchen (ab Tranche 2020: PSP). Im Geschäftsjahr 2020 wurden die Auflösungsbeträge aus LTIP beziehungsweise PSP ertragswirksam im Personalaufwand gebucht.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2021 insgesamt mit 1.378,5 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.287,3 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.548 Tsd € (im Vorjahr: 1.699 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 17.351 Tsd € (im Vorjahr: 18.686 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 21.897 Tsd € (im Vorjahr: 25.268 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 2021

Im Geschäftsjahr 2021 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 108,0 Tsd € (im Vorjahr: 84,0 Tsd €).

Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR)

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von drei Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß Artikel 19 MAR in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR veröffentlicht.

55 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Deutsche Post AG <p>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > AXA Konzern AG > Fraport Ausbau Süd GmbH
Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH <p>Mitglied des Verwaltungsausschusses:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden <p>Mitglied im Präsidium</p> <ul style="list-style-type: none"> > Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände
Vorstand Aviation & Infrastruktur Dr. Pierre Dominique Prümm	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 31.10.2021) <p>Board Director:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Société International de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL (seit 21.6.2021) <p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied des Vorstands:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Flughafen Forum und Region > stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF)
Vorstand Controlling & Finanzen Prof. Dr. Matthias Zieschang	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) <p>Mitglied im Verwaltungsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Frankfurter Sparkasse <p>Vorsitzender des Börsenrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > FWB Frankfurter Wertpapierbörse

56 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Staatsminister Michael Boddenberg
 Hessischer Minister der Finanzen

(Bezüge 2021: 133.000 €; Bezüge 2020: 78.000 €)

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 Fleischergewerbes (Zentrag eG)

Mitglied im Aufsichtsrat:
 > Messe Frankfurt GmbH, Frankfurt a.M.

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:
 > Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a.M. / Erfurt
 (2. stellvertretender 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 (seit 5.11.2021)

Stellvertretende Vorsitzende

Claudia Amier
 Betriebsratsvorsitzende (bis 9.6.2021)
 Referentin der Betriebsrats-Geschäftsstelle, Frankfurt (seit 10.6.2021)
 (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2021: 83.500 €; 2020: 74.500 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
 > operational services GmbH & Co. KG (bis 31.12.2021)

Mitglied in der Vertreterversammlung:
 > Raiffeisen-Volksbank Aschaffenburg (seit 1.3.2021)

Devrim Arslan

Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH
 (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 59.000 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 > FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH

Uwe Becker

Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)
 Beauftragter der Hessischen Landesregierung für Jüdisches Leben und
 den Kampf gegen den Antisemitismus (bis 31.1.2022)
 Staatssekretär für Europaangelegenheiten (seit 1.2.2022)

(Bezüge 2021: 62.000 €; 2020: 65.000 €)

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:
 > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (bis 31.8.2021)
 > Mainova AG
 > Messe Frankfurt GmbH (bis 8.9.2021)
 > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (bis 31.8.2021)
 > Süwag Energie AG (bis 31.12.2021)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:
 > Hafen- und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)
 > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)
 > Stadtentwässerung Frankfurt am Main (stellvertretender Vorsitzender)
 (bis 8.9.2021)
 > Kita Frankfurt (bis 8.9.2021)
 > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst (stellvertretender Vorsitzender)
 (bis 8.9.2021)
 > Volkshochschule Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)
 > Dom Römer GmbH (stellvertretender Vorsitzender) (bis 17.09.2021)
 > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH (bis 8.9.2021)
 > Nassauische Sparkasse (bis 31.8.2021)
 > Mitglied im Vorstand des Zweckverbandes Nassauische Sparkasse (ab 1.9.2021)
 > Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH (bis 8.9.2021)
 > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
 (bis 8.9.2021)
 > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (bis 8.9.2021)
 > RMA Rhein-Main Abfall GmbH (bis 8.9.2021)
 > RTW Planungsgesellschaft mbH (bis 8.9.2021)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hakan Bölükese

Freigestelltes Betriebsratsmitglied (bis 30.6.2021)
Betriebsratsvorsitzender (seit 1.7.2021)
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 65.000 €)

Hakan Cicek

Betriebsratsmitglied
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2021: 56.500 €; 2020: 55.500 €)

Yvonne Dunkelmann

Aviation Managerin
(seit 1.7.2021 bis 10.2.2022)

(Bezüge 2021: 24.750 €)

Peter Feldmann

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2021: 39.000 €; 2020: 42.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

> Mitglied des Kuratoriums der Hans-Böckler-Stiftung

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

> ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
> Mainova AG
> Messe Frankfurt GmbH (Vorsitzender)
> Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender)
> Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (Vorsitzender)

Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

> Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender)
> FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender)
> Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stellvertretender Vorsitzender)
> Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender)
> Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender)
> Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender)
> Frischezentrum Frankfurt am Main – Großmarktgesellschaft mit beschränkter Haftung (seit 20.9.2021)
> Kulturgesellschaft Bergen-Enkheim mbH (seit 13.12.2021)
> Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (seit 9.9.2021)
> traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (seit 20.9.2021)

Mitglied im Beirat:

> Thüga AG

Peter Gerber

Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (bis 28.2.2021)
Vorstandsvorsitzender Brussels Airlines (seit 1.3.2021)

(Bezüge 2021: 41.000 €; 2020: 37.000 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

> Albatros Versicherungsdienste GmbH

Mitglied im Vorstand:

> Bundesvereinigung Logistik e.V. (bis 1.3.2021)
> Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (bis 1.3.2021)

Mitglied im Präsidium:

> Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
> Chair of IATA Cargo Advisory Committee (CAC) (bis 1.3.2021)

Dr. Margarete Haase

selbstständige Unternehmensberaterin

(Bezüge 2021: 103.000 €; 2020: 99.000 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

> OSRAM Licht AG (bis 30.6.2021)
> OSRAM GmbH (bis 30.6.2021)
> ams OSRAM AG (seit 2.6.2021)
> ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam
> Marquard & Bahls AG

Frank-Peter Kaufmann

Mitglied des Hessischen Landtags

(Bezüge 2021: 72.000 €; 2020: 62.000 €)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Dr. Ulrich Kipper Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 56.500 €; 2020: 50.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 15.12.2021)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D.</p> <p>(Bezüge 2021: 86.500 €; 2020: 79.500 €)</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>Birgit Kother Betriebsratsmitglied (bis 30.6.2021)</p> <p>(Bezüge 2021: 27.250 €; 2020: 53.500 €)</p>	
<p>Ramona Lindner Luftsicherheitsassistentin FraSec Luftsicherheit GmbH (seit 16.2.2022)</p>	
<p>Mira Neumaier Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr, ver.di Bundesverwaltung (seit 4.3.2021)</p> <p>(Bezüge 2021: 46.104,17 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Lufthansa Cargo AG</p> <p>Vizepräsidentin der Sektion Zivilluftfahrt: > Europäische Transportarbeiter-Föderation</p> <p>Ordentliches Mitglied des Sektionsausschusses Zivilluftfahrt: > Internationale Transportarbeiter-Föderation</p>
<p>Michael Odenwald Staatssekretär a. D.</p> <p>(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 67.000 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Deutsche Bahn AG</p> <p>Mitglied im Beirat > DB Stiftung gGmbH</p>
<p>Matthias Pöschko Betriebsratsmitglied (seit 1.1.2021 bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 62.875 €)</p>	
<p>Qadeer Rana Betriebsratsvorsitzender FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 10.10.2021) Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats FraSec Luftsicherheit GmbH (seit 27.10.2021) (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 68.000 €; 2020: 62.000 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p>Mathias Venema ver.di Hessen (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2021: 84.500 €; 2020: 30.112,50 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Amadeus Fire AG (bis 27.5.2021)</p>
<p>Sonja Wärtges Vorsitzende des Vorstands der DIC Asset AG</p> <p>(Bezüge 2021: 67.000 €; 2020: 12.862,50 €)</p>	<p>Vorsitzende des Aufsichtsrats: > DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA</p>
<p>Prof. Dr. Katja Windt Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH</p> <p>(Bezüge 2021: 64.000 €; 2020: 65.000 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p>

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 €
	2021	100	6	-42¹⁾
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2020	100	19	0 ¹⁾
	2021	100	2.283	863²⁾
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2020	100	2.249	486 ²⁾
	2021	100	0	0¹⁾
AIRMALL Boston Inc., Boston, USA	2020	100	0	0
	2021	100	-583	0
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2020	100	-538	0
	2021	100	-4.451	-4.336
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh, USA	2020	100	73	-3.623
	2021	100	162.591	3.126²⁾
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2020	100	162.575	3.682 ²⁾
	2021	100	26	90²⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	26	90 ²⁾
	2021	100	0	0¹⁾⁹⁾
Daport S.A., Dakar, Senegal	2020	100	425	-10 ¹⁾
	2021	100	25	578²⁾
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2020	100	25	387 ²⁾
	2021	51	849	-21
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2020	51	871	-180
	2021	100	1.298	-19.888²⁾
FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	1.162	-21.935 ²⁾
	2021	100	25	125²⁾
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2020	100	25	127 ²⁾
Fraport Antalya Havalimani İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei	2021	100	500	0⁴⁾
	2021	100	103.932	957
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2020	100	98.113	674
	2021	100	-94	10²⁾
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	-101	-20 ²⁾
	2021	100	64	-1
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2020	100	66	-2
	2021	100	69	-1
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	2020	100	70	-1
	2021	100	24	0²⁾
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	24	0 ²⁾
	2021	100	97.975	-13.624
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2020	100	110.547	-864
	2021	100	137.584	-1.677
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2020	100	137.741	2.370
	2021	100	7	-3¹⁾
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2020	100	10	-40 ¹⁾
	2021	100	42.020	1.379²⁾
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2020	100	42.024	1.167 ²⁾
	2021	100	6.637	3.390
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2020	100	3.247	-17
	2021	100	4.845	1.213
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2020	100	3.299	211
	2021	100	14.375	16.923²⁾³⁾
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2020	100	14.085	4.573 ²⁾³⁾
	2021	100	428.436	8.413
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2020	100	432.823	4.387
	2021	100	25.586	-9
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians, Malta	2020	100	25.595	-16
	2021	100	453.366	18.538
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2020	100	434.828	-189

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2021	100	24.452	5.738
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2020	100	17.020	-10.618
	2021	100	-1.124	9.197
Fraport New York Inc., New York, USA	2020	100	-9.899	-6.677
	2021	100	1.415	690
Fraport Newark LLC., Newark, USA	2020	100	640	688
	2021	100	31	1
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	30	1
	2021	100	31	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	30	1
	2021	99,99	0	0 ¹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2020	99,99	0	0 ¹⁾
	2021	100	851	321
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2020	100	635	403
	2021	100	350	43 ²⁾
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	350	-1.109 ²⁾
	2021	100	14.544	391
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA	2020	100	13.036	-4.144
	2021	100	7.506	12.628 ^{2) 3)}
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2020	100	7.076	171 ^{2) 3)}
	2021	100	45	0
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	43	2
	2021	100	7.228	4.711 ^{2) 3)}
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2020	100	7.036	4.726 ^{2) 3)}
	2021	73,4	76.701	12.871
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen, Griechenland	2020	73,4	61.124	-52.254
	2021	73,4	55.941	10.310
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen, Griechenland	2020	73,4	43.833	-57.154
	2021	73,4	5.966	1.559
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen, Griechenland	2020	73,4	4.402	1.081
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2021	100	4.299	-286 ¹⁾
	2020	100	4.240	-1.129 ¹⁾
	2021	100	197.133	-2.558
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2020	100	199.572	-11.292
	2021	100	-7.662	-774
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	2020	100	-6.319	-5.479
	2021	100	11.576	3.617
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2020	100	16.773	4.316
	2021	60	95.920	868
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2020	60	95.228	-12.538
	2021	100	3.301	-1.624
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2020	100	4.610	3.405
	2021	100	7.449	-10.220 ²⁾
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0
	2021	100	-6.971	-18.744 ²⁾
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	3.341	-5.751
	2021	100	12.725	31.041
FraSec Luftsicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0
	2021	100	1.039	-3.566 ²⁾
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0
	2021	100	25	0
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0
	2021	100	51	109 ²⁾
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2020	100	30	88 ²⁾
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/ Main KG, Frankfurt am Main	2021	100	1.849	3.373 ³⁾
	2020	100	4.283	3.061 ³⁾
	2021	80,01	383.499	11.544
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2020	80,01	342.533	5.267
	2021	51	7.294	-521
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2020	51	7.814	246
	2021	100	45	1
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2020	100	44	-1

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2021	50	5.279	2.027
AirITSystems GmbH, Hannover	2020	50	3.252	-1.644
	2021	50	5.533	55
D-Port Logistik GmbH, Bensheim	2020	50	1.188	-37
	2021	49	5.310	11.584
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2020	49	-5.147	-5.084
	2021	50	20.381	6.922
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2020	50	13.459	-14.249
	2021	50	21	1
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2020	50	20	1
	2021	51/50	-4.321	39.169 ⁵⁾
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S., Antalya, Türkei	2020	51/50	-25.700	-55.885 ⁵⁾
Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. Istanbul, Türkei	2021	49	1	0 ⁴⁾
	2021	33,33	5.906	2.040
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2020	33,33	3.866	1.240
	2021	50	17.798	3.795
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2020	50	16.694	3.619
	2021	50	25	12.215
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2020	50	3.533	-201
	2021	50	24	-1
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2020	50	24	-1
	2021	52	8.092	451
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2020	52	8.127	-1.888
	2021	50	7.157	2.350
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2020	50	6.633	765
	2021	50	220	-95
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai, China	2020	50	289	-27
	2021	50	3.919	28
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2020	50	3.891	664

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2021	40	5.498	341
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2020	40	5.444	838
	2021	49	-6.301	-1.624
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2020	49	-1.910	-2.547
	2021	50	31.141	14.655
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2020	50	30.058	12.573
	2021	24,5	550.758	-48.579
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City, China	2020	24,5	542.344	-46.042
	2021	25	-498.700	-13.300
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg, Russland	2020	25	-478.600	-116.700

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €
	2021	10	279.540	-75.105 ⁶⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2020	10	332.663	-3.861 ⁶⁾
	2021	16,7	295	22
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2020	16,7	43	-95
	2021	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2020	13,51	0	0 ¹⁾
	2021	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-575	-786 ^{1) 8) 9)}
	2021	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 ^{1) 8) 9)}
	2021	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	871	270 ^{1) 8) 9)}
	2021	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	1.642	-762 ^{1) 8) 9)}
	2021	10	0	0 ⁹⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2020	10	2.103	708
	2021	5,1	0	0 ⁹⁾
The Squire GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2019	5,1	-617.250	-52.640

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 2021.

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, 25. Februar 2022 / 14. März 2022

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Prumm

Prof. Dr. Zieschang

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	228
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	229
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	237
Zehn-Jahresübersicht	240
Glossar	242
Finanzkalender/Verkehrskalender/Impressum	244

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, 25. Februar 2022 / 14. März 2022

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prümm



Prof. Dr. 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 2021, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 geprüft. Die nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte 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 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 oben genannten nichtfinanziellen Erklärung.

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 Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum 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 bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte
- ② Latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Bewertungsunterschiede und auf steuerliche Verlustvorträge

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

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

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

① 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 € 11,6 Mrd (71,4 % 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 2022 – 2027). 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 sowie die erwarteten Auswirkungen der anhaltenden Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Als Ergebnis des Werthaltigkeitstests wurden Wertminderungen von € 0,9 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, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise, 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. In dem Zusammenhang haben wir auch die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns gewürdigt und deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der künftigen Cashflows nachvollzogen. 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, 17, 18 und 19 des Konzernanhangs enthalten.

② Latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Bewertungsunterschiede und auf steuerliche Verlustvorträge

① In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden nach Saldierungen aktive latente Steuern in Höhe von € 182,6 Mio ausgewiesen. Vor Saldierung mit kongruenten passiven latenten Steuern sind aktive latente Steuern in Höhe von € 564,0 Mio bilanziert. Die Bilanzierung erfolgte in dem Umfang, in dem es nach den Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter wahrscheinlich ist, dass in absehbarer Zukunft zu versteuernde Ergebnisse anfallen, durch die die abzugsfähigen temporären Differenzen und noch nicht genutzten steuerlichen Verluste genutzt werden können. Dazu werden, soweit nicht ausreichend passive latente Steuern vorhanden sind, Prognosen über die künftigen steuerlichen Ergebnisse ermittelt, die sich aus der verabschiedeten Planungsrechnung einschließlich der erwarteten Auswirkungen der anhaltenden Corona-Krise ergeben.

Aus unserer Sicht war die Bilanzierung latenter Steuern im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da sie in hohem Maße von Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter abhängig und daher, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise, mit Unsicherheiten behaftet ist.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die internen Prozesse und Kontrollen zur Erfassung von Steuersachverhalten und das methodische Vorgehen zur Ermittlung, Bilanzierung und Bewertung der latenten Steuern beurteilt. Weiterhin haben wir die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste auf Basis unternehmensinterner Prognosen über die zukünftige Ertrags-situation der Gesellschaft beurteilt und die Angemessenheit der zugrunde liegenden Einschätzungen und Annahmen gewürdigt. Dabei haben wir auch die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft gewürdigt und deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der zukünftigen Ertrags-situation nachvollzogen.

Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den latenten Steuern sind in den Abschnitten 4, 15 und 28 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangte nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses 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, Überwachung 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

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

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des 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-2021-12-31.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 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für 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 (10.2021)) 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 1. Juni 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 18. Januar 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 im Bundesanzeiger bekanntzumachenden 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.

Hinweis zur Nachtragsprüfung

Diesen Bestätigungsvermerk erteilen wir zu dem geänderten Konzernabschluss und geänderten Konzernlagebericht sowie zu den geänderten, in der Datei „Fraport_AG_KA_LB_ESEF-2021-12-31.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts aufgrund unserer pflichtgemäßen, am 25. Februar 2022 abgeschlossenen Prüfung und unserer am 14. März 2022 abgeschlossenen Nachtragsprüfung, die sich auf die Änderungen von Angaben im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernanhangs und in den Abschnitten „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, „Risiko- und Chancenbericht“ und „Prognosebericht“ des Konzernlageberichts sowie die entsprechenden Änderungen in den ESEF-Unterlagen bezog. Auf die Darstellung der Änderungen durch die gesetzlichen Vertreter im geänderten Konzernanhang, Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, sowie im geänderten Konzernlagebericht, Abschnitte „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, „Risiko- und Chancenbericht“ und „Prognosebericht“ wird verwiesen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Guido Tamm.

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2022 / begrenzt auf die im Hinweis zur Nachtragsprüfung genannten Änderungen:
14. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



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 2021 (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 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 2021 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 25. Februar 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Guido Tamm
Wirtschaftsprüfer



Nicolette Behncke
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahresübersicht

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung¹⁾

in Mio €	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Umsatzerlöse	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	2.442,0
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	38,0	37,9	37,9	35,9	36,3	34,9	29,9	28,3	32,3	44,0
Sonstige betriebliche Erträge	354,6	81,8	40,9	88,2	38,9	332,9	49,8	42,5	32,5	55,8
Gesamtleistung	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	2.542,3
Materialaufwand	-750,7	-688,6	-1.197,4	-1.089,1	-720,4	-621,9	-610,4	-533,3	-595,2	-558,1
Personalaufwand	-884,3	-1.212,1	-1.222,8	-1.182,3	-1.092,9	-1.066,7	-1.026,7	-970,4	-928,9	-942,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-143,9	-146,6	-184,5	-202,3	-193,9	-211,7	-193,2	-172,2	-184,1	-192,6
EBITDA	757,0	-250,6	1.180,3	1.129,0	1.003,2	1.054,1	848,8	790,1	732,9	848,7
Abschreibungen	-443,3	-457,5	-475,3	-398,5	-360,2	-360,4	-328,3	-307,3	-294,3	-352,7
Betriebliches Ergebnis/EBIT	313,7	-708,1	705,0	730,5	643,0	693,7	520,5	482,8	438,6	496,0
Zinsergebnis	-224,9	-165,8	-165,0	-168,4	-157,5	-106,9	-125,6	-141,1	-136,0	-174,1
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	18,8	-55,0	46,1	98,8	30,9	-4,6	37,6	43,5	18,5	11,7
Sonstiges Finanzergebnis	8,8	-4,3	3,9	9,5	-10,3	-0,8	1,3	-10,5	10,4	30,5
Finanzergebnis	-197,3	-225,1	-115,0	-60,1	-136,9	-112,3	-86,7	-108,1	-107,1	-131,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	116,4	-933,2	590,0	670,4	506,1	581,4	433,8	374,7	331,5	364,1
Ertragsteuern	-24,6	242,8	-135,7	-164,7	-146,4	-181,1	-136,8	-122,9	-95,8	-112,6
Konzern-Ergebnis	91,8	-690,4	454,3	505,7	359,7	400,3	297,0	251,8	235,7	251,5
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	9,0	-32,8	33,6	31,8	29,5	24,9	20,5	17,1	14,7	13,3
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	82,8	-657,6	420,7	473,9	330,2	375,4	276,5	234,7	221,0	238,2
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	0,90	-7,12	4,55	5,13	3,57	4,07	3,00	2,54	2,40	2,59
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	0,89	-7,09	4,54	5,11	3,56	4,06	2,99	2,54	2,39	2,58

Kennzahlen	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Operativer Cash Flow	392,6	-236,2	952,3	802,3	818,7	583,2	652,2	506,2	454,2	553,0
Free Cash Flow	-772,3	-1.400,0	-373,5	6,8	393,1	301,7	393,6	246,8	34,3	-162,4
EBITDA-Marge (%)	35,3	-14,9	31,9	32,5	34,2	40,8	32,7	33,0	30,8	34,8
EBIT-Marge (%)	14,6	-42,2	19,0	21,0	21,9	26,8	20,0	20,2	18,5	20,3
Umsatzrendite (%)	5,4	-55,6	15,9	19,3	17,2	22,5	16,7	15,6	14,0	14,9
Fraport-Assets (Mio €)	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	5.152,3
ROFRA (%)	3,4	-8,3	8,8	11,1	10,0	11,4	9,4	9,2	8,7	9,6
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94
Dividende je Aktie (€)	0,00	0,00	0,00	2,00	1,50	1,50	1,35	1,35	1,25	1,25
Passagieraufkommen in Frankfurt	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	57.520.001
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	18.419	21.164	22.514	21.961	20.673	20.322	20.720	20.395	20.481	20.963

Bilanz-Kennzahlen	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	31.12.2012
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	0,0	0,0	0,0	184,9	138,7	138,7	124,7	124,7	115,4	115,5
Netto-Finanzschulden (Mio €)	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	2.934,5
Capital Employed (Mio €)	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	5.731,5
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	8,4	-22,1	3,5	3,1	3,5	2,2	3,3	3,8	3,9	3,5
Gearing Ratio (%)	169,7	152,9	93,3	88,7	94,2	65,4	83,8	97,3	97,7	104,9
Verschuldungsgrad (%)	39,2	39,3	32,8	31,0	32,4	26,6	31,4	33,4	32,6	30,4
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	16,2	-23,4	435,5	441,9	444,2	404,0	425,4	595,2	632,0	530,7
Working Capital (Mio €)	2.608,3	1.675,6	558,4	717,9	575,1	840,9	606,0	626,6	797,6	1.057,8
Liquidität	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	1.663,1

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 €	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	41,7	41,7	22,7	38,6
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.416,4	3.221,2	3.284,1	2.844,3	2.621,1	516,1	500,9	479,2	458,1	1.031,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	105,8	119,1	131,1	134,5	132,4	146,7	161,2	157,1	51,1	44,2
Sachanlagen	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	5.927,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	88,6	123,3	93,3	88,8	96,4	79,6	74,5	63,0	47,7	34,4
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	71,3	165,5	242,2	260,0	268,1	209,7	237,6	216,9	194,9	136,6
Andere Finanzanlagen	932,3	350,3	503,0	426,1	488,6	561,7	659,2	773,3	728,6	742,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	276,6	233,2	193,7	195,0	190,9	173,3	167,0	181,1	172,2	117,1
Ertragsteuerforderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	5,4	10,2	20,3	19,5
Latente Steueransprüche	182,6	175,8	78,6	56,7	41,0	36,9	33,4	31,1	27,9	49,2
Langfristige Vermögenswerte	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	8.140,8
Vorräte	20,3	22,3	23,6	28,9	29,3	37,9	42,8	43,7	42,3	77,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152,3	125,4	203,1	177,9	143,5	129,6	154,0	174,7	174,4	180,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	272,7	321,0	203,3	304,3	245,5	259,7	310,8	297,6	426,4	385,2
Ertragsteuerforderungen	20,9	10,1	25,2	13,1	5,4	11,9	7,4	7,7	1,0	35,0
Zahlungsmittel	2.662,8	1.864,4	788,9	801,3	629,4	736,0	406,0	401,1	486,9	821,9
Kurzfristige Vermögenswerte	3.129,0	2.343,2	1.447,4	1.325,5	1.053,1	1.175,1	921,0	924,8	1.131,0	1.499,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	119,7	0,0	0,0	17,2	0,0	0,0	0,0	7,1	0,0	0,0
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,6	923,1	922,7	922,1	921,3
Kapitalrücklage	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	596,3	594,3	592,3	590,2	588,0
Gewinnrücklagen	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	1.403,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	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	2.912,5
Nicht beherrschende Anteile	155,9	139,9	180,1	187,7	160,6	101,1	74,4	64,9	45,7	35,7
Eigenkapital	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	2.948,2
Finanzschulden	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	4.401,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	71,8	42,6	41,4	45,5	42,4	41,8	42,5	47,1	50,8	64,4
Sonstige Verbindlichkeiten	1.193,4	1.147,7	1.279,4	1.016,7	1.090,1	408,0	447,7	497,5	491,7	1.006,4
Latente Steuerverpflichtungen	37,7	39,7	212,7	228,3	203,8	173,6	172,2	158,7	107,2	102,5
Pensionsverpflichtungen	41,7	46,7	40,2	31,7	34,2	33,2	30,7	33,7	26,7	27,4
Ertragsteuerrückstellungen	83,7	51,0	69,7	74,2	70,3	71,8	62,1	68,8	54,1	80,2
Sonstige Rückstellungen	160,7	196,5	158,7	160,2	147,2	147,2	201,6	228,0	223,9	211,2
Langfristige Schulden	10.895,4	8.460,7	7.828,3	5.656,9	5.543,6	4.112,5	4.230,6	4.908,1	4.902,5	5.893,1
Finanzschulden	627,6	810,7	556,5	608,3	575,4	366,5	543,6	318,1	290,6	196,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	298,8	294,6	297,3	286,5	185,9	146,7	143,1	134,5	159,6	214,4
Sonstige Verbindlichkeiten	282,2	330,4	347,0	275,6	249,7	145,7	129,4	123,7	123,0	163,2
Ertragsteuerrückstellungen	29,4	43,1	59,7	43,9	33,1	42,9	56,0	14,7	7,7	5,3
Sonstige Rückstellungen	189,5	383,0	194,7	201,1	216,0	217,1	232,9	223,8	234,6	219,8
Kurzfristige Schulden	1.427,5	1.861,8	1.802,2	1.415,4	1.260,1	918,9	1.105,0	814,8	815,5	799,3
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	8,1	0,0	0,0	8,8	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0
Bilanzsumme	16.240,0	14.081,2	14.253,7	11.440,3	10.832,4	8.872,8	8.847,3	9.008,9	8.816,8	9.640,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	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	31.12.2012
Langfristige Vermögenswerte	+8,5	+3,4	+14,6	+3,3	+27,0	-2,9	-1,9	0,0	0,0	+4,8
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	+3,7	-18,6	+11,2	+7,1	+3,5	+8,7	+7,0	+5,4	+5,0	0,0
Anteil an der Bilanzsumme (%)										
Langfristige Vermögenswerte	80,0	85,0	81,2	88,3	90,3	86,8	89,6	89,7	87,2	84,4
Eigenkapitalquote	23,1	25,7	35,2	34,9	34,4	40,6	37,4	34,4	33,3	29,0

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

EBITDA vor Sondereinflüssen

EBITDA bereinigt um Aufwendungen für Freiwilligenprogramme der Fraport AG und einiger Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt

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.

Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und von Konzessionen) – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in at-Equity bewertete Unternehmen + Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen

¹⁾ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

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

¹⁾ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

Finanzkalender 2022

Dienstag, 10. Mai 2022

Quartalsmitteilung Q1 2022, Online-Veröffentlichung
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 24. Mai 2022

Virtuelle Hauptversammlung 2022
Frankfurt am Main

Dienstag, 9. August 2022

Halbjahresbericht Q2/6M 2022, Online-Veröffentlichung,
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 8. November 2022

Quartalsmitteilung Q3/9M 2022, Online-Veröffentlichung,
Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten
und Investoren

Verkehrskalender 2022

(Online-Veröffentlichung)

Mittwoch, 13. April 2022

März 2022/3M 2022

Donnerstag, 12. Mai 2022

April 2022

Dienstag, 14. Juni 2022

Mai 2022

Mittwoch, 13. Juli 2022

Juni 2022/6M 2022

Donnerstag, 11. August 2022

Juli 2022

Dienstag, 13. September 2022

August 2022

Freitag, 14. Oktober 2022

September 2022/9M 2022

Freitag, 11. November 2022

Oktober 2022

Dienstag, 13. Dezember 2022

November 2022

Montag, 16. Januar 2023

Dezember 2022

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 Blümmler, Frankfurt
Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin

25. Februar & 14. März 2022 / 15. März 2022

Sprachgebrauch

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

Rundungshinweis

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

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

www.fraport.de