

The Airport Brand You Trust – Masterplan Dekarbonisierung

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

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



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

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2022

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

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

Konzern-Bilanz

Aktiva

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

Passiva

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

Konzern-Kapitalflussrechnung

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

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

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

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

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

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

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

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2022

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

Konzern-Anlagenspiegel

(Anhang Tz. 17 bis 21)

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

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

Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 42)

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

Informationen über geografische Gebiete

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

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

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

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

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

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

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Konsolidierungskreis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

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

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

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

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

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

3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

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

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

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

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

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

Währungsumrechnung

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

Wechselkurse

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

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

4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

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

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwert

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

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

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

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

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

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

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Sachanlagen

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

Fremdkapitalkosten

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

Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

Planmäßige Abschreibungen

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

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

Wertminderungen nach IAS 36

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leasingverhältnisse

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

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

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

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

Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

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

Andere Finanzanlagen

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

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

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

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

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

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

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte sowohl „zur Vereinnahmung der vertraglichen Cashflows“ zu halten als auch „zu Veräußerung gehalten“, und
- die Vertragsbedingungen führen zu „Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen“ darstellen.

FVOCI mit Recycling betrifft die Wertpapiere. Wertänderungen werden im sonstigen Ergebnis erfasst; sollte es zu einem vorzeitigen Verkauf kommen, werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt.

Für die sonstigen Beteiligungen wurde aus strategischen Gründen die FVOCI-Option ausgeübt. Fair-Value-Änderungen werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste werden beim Verkauf nicht erfolgswirksam recycelt und es werden keine Wertminderungen erfolgswirksam erfasst (FVOCI ohne Recycling).

Bei der Beurteilung, ob es infolge einer Vertragsänderung zu einem Abgang eines finanziellen Vermögenswerts kommt, werden neben quantitativen auch qualitative Kriterien berücksichtigt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, mit ihrem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten angesetzt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte sowie Forderungen gegen Kreditinstitute mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr werden als kurzfristig ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute sowie alle übrigen finanziellen Forderungen mit festen oder bestimmbar Zahlungen werden „zur Vereinnahmung der Cashflows“ gehalten und haben „Cashflows, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen bestehen“. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Fremdwährungsforderungen werden zum Stichtagskurs umgerechnet.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand (IAS 20) werden grundsätzlich nur erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt sind und die Zuwendungen gewährt werden.

Erfolgsbezogene Zuwendungen werden in der Periode, in der die entsprechenden Aufwendungen anfallen, von diesen Aufwendungen abgesetzt. Ansprüche auf Zuwendungen, für die eine hinreichende Sicherheit besteht, werden unter den sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

Die erhaltenen Erstattungen im Zusammenhang mit Kurzarbeit wurden aufwandsmindernd im Personalaufwand erfasst sowie die bestehenden Ansprüche unter den sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

Grundsätzlich werden Wertminderungen erfolgswirksam durch eine direkte Minderung des Buchwerts des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

- finanzielle Vermögenswerte in Form von 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 Schuldsinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der oben genannten finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten beziehungsweise erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (zum Beispiel erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, die hohe Wahrscheinlichkeit eines Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner oder ein andauernder Rückgang des beizulegenden Zeitwerts unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten. Es wird unter Berücksichtigung von zukunftsorientierten makroökonomischen Informationen beurteilt, ob sich das Kreditrisiko signifikant erhöht oder verringert hat. Die Beurteilung, ob eine signifikante Erhöhung oder Minderung des Kreditrisikos vorliegt, ist maßgeblich dafür, ob die Kreditausfälle für die nächsten zwölf Monate oder über die gesamte Laufzeit berechnet werden müssen. Die Einschätzung erfolgt auf Basis der Änderung des Kreditrisikos während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis grundsätzlich eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Zahlungsausfälle über die Gesamtlaufzeit der Forderungen erfasst. Die Bestimmung der erwarteten Zahlungsausfälle basiert auf historischen Informationen zu Zahlungsausfällen sowie qualitativen Erkenntnissen über mögliche zukünftige Zahlungsausfälle.

Zur Berechnung des Expected Credit Loss für finanzielle Vermögenswerte im allgemeinen Ansatz und für Wertpapiere werden über externe Quellen verfügbare Ausfallwahrscheinlichkeiten der jeweiligen Kontrahenten unter Berücksichtigung von Insolvenzquoten herangezogen.

Die Erfassung einer Risikovorsorge erfolgt unter Berücksichtigung der allgemeinen Wesentlichkeitsvorgaben des IAS 1. Änderungen in der Höhe der notwendigen Risikovorsorge werden erfolgswirksam als Wertaufholung oder Wertminderung erfasst.

Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung individuell als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

Vorräte

Unter den Vorräten werden unfertige Leistungen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie im Rahmen des normalen Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehene Immobilien ausgewiesen.

Unfertige Leistungen sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten sowie angemessene Gemeinkosten.

Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet.

Die zur Erschließung von Grundstücken erforderlichen nachträglichen Herstellungskosten werden zunächst auf Basis spezifischer Kostensätze einzelner Erschließungsmaßnahmen für die gesamte vermarktungsfähige Fläche geschätzt. In Abhängigkeit von den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten auf die noch zu verkaufenden Flächen. Als Nettoveräußerungswert wird der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten angesetzt und über den geplanten Verkaufszeitraum abgezinst.

Grundlage für die Berechnung der voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse bilden externe Gutachten über den Verkehrswert der Verkaufsgrundstücke sowie die Erkenntnisse aus bisher erfolgten Grundstücksverkäufen.

Handelt es sich bei den Vorräten um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten.

Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen.

Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen (inklusive Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung) bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten ein. Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt werden hier erfasst, wenn sie keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen und kurzfristig ohne Risikoabschläge liquidiert werden können. Die Zahlungsmittel sind zum Nominalwert angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert oder beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt.

Bilanzierung von Ertragsteuern

Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 nach der Verbindlichkeitenmethode bilanziert. Als Ertragsteuern werden die steuerlichen Aufwendungen und Erstattungen erfasst, die vom Einkommen und Ertrag abhängig sind. Dazu gehören auch Quellensteuern und Säumniszuschläge. Die aufgrund nachträglich veranlagter Steuern anfallenden Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst.

Laufende Steuern werden für die geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Zeitpunkt ihrer Verursachung erfasst.

Gemäß IAS 12 erfolgt die Bilanzierung latenter Steuern nach dem Temporary-Konzept mittels der Liability-Methode, die auf dem Prinzip der Einzelbetrachtung basiert. Latente Steuern resultieren aus temporären Unterschieden zwischen IFRS- und Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften, aus ungenutzten, nutzbaren Verlust- und Zinsvorträgen sowie aus Konsolidierungsvorgängen. Ein aktivierter Geschäfts- oder Firmenwert, der nicht gleichzeitig steuerlich abzugsfähig ist, führt nicht zu latenten Steuern.

Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abgeschrieben Anlagevermögen) und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wird ein Passivposten für latente Steuern gebildet. Aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen werden nach IFRS aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass dem Unternehmen ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung steht, gegen das die noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften verwendet werden können.

Zur Berechnung latenter Steuern werden die Steuersätze zukünftiger Jahre herangezogen, soweit sie bereits gesetzlich festgeschrieben sind beziehungsweise der Gesetzgebungsprozess im Wesentlichen abgeschlossen ist. Veränderungen der latenten Steuern in der Bilanz führen grundsätzlich zum latenten Steueraufwand beziehungsweise -ertrag. Soweit Sachverhalte, die eine Veränderung der latenten Steuern nach sich ziehen, erfolgsneutral im Eigenkapital gebucht werden, wird auch die Veränderung der latenten Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital berücksichtigt.

Eine Saldierung von latenten Steueransprüchen und latenten Steuerschulden erfolgt nur dann, wenn ein einklagbares Recht zur Aufrechnung tatsächlicher Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden vorliegt und sich die latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften werden keine latenten Steuerschulden angesetzt, wenn Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 3,69 % (im Vorjahr: 0,90 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

Neubewertungen, die zum Beispiel aus der Veränderung des Rechnungszinses oder aus dem Unterschied zwischen tatsächlichen und rechnerischen Erträgen aus Planvermögen entstehen, werden im sonstigen Ergebnis (OCI) als nicht reklassifizierbar ausgewiesen.

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected-Unit-Credit-Methode) berechnet. Die Berechnung erfolgt, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industriefinanzierungen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzierungen laufen auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf. Sind die Leistungsansprüche aus den leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gedeckt, wird der beizulegende Zeitwert des Planvermögens mit der DBO verrechnet. Nicht durch Planvermögen gedeckte Leistungsansprüche werden als Pensionsrückstellung erfasst.

Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach der jeweils gültigen Fassung des Gesetzes über die Anpassung der Besoldung und Versorgung in Hessen. Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2018G von Professor Dr. Heubeck verwendet.

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bezüglich der Beschreibung der verschiedenen Pläne wird auf Tz. 38 verwiesen.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen für laufende Steuern werden entsprechend den voraussichtlichen Steuerzahlungen für das Berichtsjahr beziehungsweise für Vorjahre unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken angesetzt.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen stellen Verpflichtungen dar, die bezüglich ihrer Höhe und/oder ihrer Fälligkeit ungewiss sind. Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags gebildet. Der angesetzte Betrag stellt den wahrscheinlichsten Wert dar.

Rückstellungen werden insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren, zu einem künftigen Mittelabfluss führen und mit einer Inanspruchnahme, die eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich ist, einhergehen (IAS 37).

Erstattungsansprüche gegenüber Dritten werden getrennt von den Rückstellungen als Sonstige Forderung aktiviert, sofern ihre Realisierung als nahezu sicher gilt.

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins auf- beziehungsweise abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Dies betrifft unter anderem die Rückstellungen für Wirbelschleppen, die über einen Zeitraum bis 2031 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen bis 2,99 % (im Vorjahr: 0,03 %) auf- beziehungsweise abgezinst werden.

Die Rückstellung für Altersteilzeit wird gemäß IAS 19 bilanziert. Die Erfassung der Verpflichtung aus den Aufstockungen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem sich Fraport der Verpflichtung rechtlich und faktisch nicht mehr entziehen kann. Die Aufstockungsbeträge werden der Verpflichtung bis zum Ende der Aktivphase 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.

Zum Stichtag bestanden keine Cash Flow Hedges.

Eigene Anteile

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen.

Aktioptionen

Die Vergütung im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogramms orientiert sich wertmäßig nicht an der Wertentwicklung der Anteile, sodass das Mitarbeiteraktienprogramm nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 2 fällt.

Virtuelle Aktioptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden seit dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktioptionen („Long-Term Incentive Programm“) ausgegeben. Seit dem 1. Januar 2020 werden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern virtuelle Performance Shares („Performance Share Plan“) zugeteilt. Die Erfüllung erfolgt als Barauszahlung unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren. Die Bewertung der virtuellen Aktien beziehungsweise Performance Shares erfolgt nach IFRS 2 zum Fair Value. Bis zum Ende des Performance-Zeitraums wird der Fair Value zu jedem Abschlussstichtag sowie am Erfüllungstag neu ermittelt und anteilig im Personalaufwand erfasst.

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzern-Abschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig. Die bei Aufstellung des Konzern-Abschlusses getroffenen Annahmen und Schätzungen des Managements basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen am Bilanzstichtag. Obwohl das Management davon ausgeht, dass die verwendeten Annahmen und Einschätzungen angemessen sind, könnten etwaige unvorhersehbare Veränderungen dieser Annahmen zu einer Beeinflussung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns führen.

Umsatz-, Ergebnis- und Cash Flow Entwicklung und Prognosen

Wesentlicher Treiber der Umsatz-, Ergebnis- und Cash Flow Entwicklung im Fraport-Konzern ist das Flugverkehrs- und Passagieraufkommen an den Konzern-Flughäfen. Die Annahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklung dieses Treibers sowie der weltweiten Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens fließen über die Unternehmens- und Konzern-Planung insbesondere ein in die Beurteilung der Werthaltigkeit von Vermögenswerten nach IAS 36 vor allem im Rahmen der Cash Flow Prognosen, die Festlegung von Nutzungsdauern des Sachanlagevermögens durch Einfluss auf die wirtschaftliche und technische Nutzbarkeit von Flughafeninfrastruktur sowie implizit in die Einschätzung von Ausfallrisiken von Forderungen aus Verträgen mit Kunden.

Den getroffenen Annahmen zur Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens liegen Prognosen verschiedener externer Gutachter und Quellen zu Grunde, die regelmäßig aktualisiert werden und unter anderem Grundlage für die mittel- und langfristige Konzern-Planung sind. Diese Prognosen bilden Risiken für die Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens wie Klima- und Umweltrisiken, politische Risiken sowie Risiken der wirtschaftlichen Entwicklung in den Verkehrs- und Passagiermengenerwartungen ab, die so Berücksichtigung in der Bewertung von Vermögenswerten finden.

Bilanzpositionen, bei denen Annahmen und Schätzungen wesentlichen Einfluss auf den ausgewiesenen Buchwert haben, werden nachfolgend dargestellt.

Sachanlagevermögen

Bei der Festlegung von Nutzungsdauern von Sachanlagen wird auf Erfahrungswerte, Planungen und Schätzungen zurückgegriffen. Restbuchwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Stichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Andere Finanzanlagen

Die Bewertung von in den anderen Finanzanlagen enthaltenen Ausleihungen basiert teilweise auf Cash-Flow-Prognosen.

Forderungen aus Verträgen mit Kunden

Die Bestimmung der erwarteten Zahlungsausfälle über die Gesamtlaufzeit der Forderungen ist unter anderem abhängig von der Beurteilung qualitativer Erkenntnisse über mögliche zukünftige Zahlungsausfälle.

Ertragsteuern

Fraport unterliegt in verschiedenen Ländern der Steuerpflicht. Bei der Beurteilung der weltweiten Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten müssen teilweise Einschätzungen getroffen werden. Eine abweichende steuerliche Beurteilung der Finanzbehörden kann nicht ausgeschlossen werden. Der damit verbundenen Unsicherheit wird dadurch Rechnung getragen, dass ungewisse Steuerforderungen und -verpflichtungen dann angesetzt werden, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aus Sicht von Fraport höher als 50 % ist. Eine Änderung der Einschätzung, zum Beispiel aufgrund von finalen Steuerbescheiden, wirkt sich auf die laufenden und latenten Steuerpositionen aus. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Aktive latente Steuern

Aktive latente Steuern werden angesetzt, soweit die Realisierbarkeit künftiger Steuervorteile wahrscheinlich ist. Die tatsächliche steuerliche Ergebnissituation in künftigen Geschäftsjahren und damit die tatsächliche Nutzbarkeit aktiver latenter Steuern können von der Einschätzung zum Zeitpunkt der Aktivierung der latenten Steuern abweichen.

Pensionsverpflichtungen

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen stellen der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter dar (siehe auch Tz. 38).

Sonstige Rückstellungen

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2022 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2022 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich. Hinsichtlich weiterer Angaben zu wesentlichen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen.

Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten unterliegen hinsichtlich ihrer Höhe und insbesondere des Zeitpunkts von Mittelabflüssen Schätzungsunsicherheiten. Die Angabe des Zeitpunkts des erwarteten Mittelabflusses erfolgt, sofern dieser hinreichend bestimmbar ist.

Unternehmenserwerbe

Bei der Erstkonsolidierung eines Unternehmenserwerbs sind alle identifizierbaren Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zu beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt anzusetzen. Eine der wesentlichsten Schätzungen bezieht sich dabei auf die Bestimmung der zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwerte dieser Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Die Bewertung beruht in der Regel auf Stellungnahmen von unabhängigen Gutachtern. Marktgängige Vermögenswerte werden zum Markt- beziehungsweise Börsenpreis angesetzt. Falls immaterielle Vermögenswerte identifiziert werden, wird der beizulegende Zeitwert in der Regel von einem unabhängigen externen Bewertungsgutachter unter der Verwendung angemessener Bewertungstechniken ermittelt, deren Basis üblicherweise die künftig erwarteten Cash Flows sind. Diese Bewertungen sind neben den Annahmen über die Entwicklung künftiger Cash Flows wesentlich von den verwendeten Diskontierungszinssätzen beeinflusst. Die tatsächlichen Zahlungsströme können von den bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte zugrunde gelegten Zahlungsströmen signifikant abweichen.

Wertminderungen

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen. Die Fraport AG führt diese Tests jährlich sowie beim Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung durch. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit wird der erzielbare Betrag ermittelt. Dieser entspricht dem höheren Wert von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Bestimmung des Nutzungswerts beinhaltet Schätzungen bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Cash Flows. Die zugrunde gelegten Annahmen könnten sich durch etwaige unvorhersehbare Ereignisse verändern und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen.

Spezifische Schätzungen oder Annahmen für einzelne Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im jeweiligen Abschnitt erläutert. Diese richten sich nach den Verhältnissen und Einschätzungen am Bilanzstichtag und beeinflussen insoweit auch die Höhe der ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen der dargestellten Geschäftsjahre.

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmals angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2022 beginnen.

Am 14. Mai 2020 hat das IASB Änderungen an mehreren IFRS-Standards veröffentlicht. Die Änderungen betreffen folgende Standards: IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ – Verweis auf das Rahmenkonzept; IAS 16 „Sachanlagen“ – Erlöse vor beabsichtigter Nutzung des Vermögenswerts. Die Änderung sieht vor, dass Erträge, die während der Zeit, in der eine Sachanlage an ihren Standort oder in ihren betriebsbereiten Zustand gebracht wird, erzielt wurden, von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten

kosten abgezogen werden dürfen. Darüber hinaus gab es Änderungen im Zusammenhang mit IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ – belastende Verträge, Kosten der Vertragserfüllung. Demnach sind bei der Beurteilung, ob Verträge verlustbringend sein werden, sowohl alle dem Vertrag direkt zurechenbaren Kosten als auch Kosten, die ohne den Vertrag nicht anfallen würden, zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurden die jährlichen „Verbesserungen an den IFRS 2018-2020“ mit geringfügigen Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41 veröffentlicht. Alle Änderungen treten am 1. Januar 2022 in Kraft, wobei die Übergangsbestimmungen unterschiedlich sind. Die Änderungen wurden am 2. Juli 2021 in EU-Recht übernommen und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2022 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Alle Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Nicht vorzeitig angewendete Standards

Für die folgenden neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, arbeitet der Fraport-Konzern derzeit an der Umsetzung der Anforderungen zur erstmaligen Anwendung. Eine vorzeitige Anwendung ist nicht geplant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechnet Fraport mit den nachfolgend beschriebenen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

Veröffentlichte und durch die EU-Kommission in das europäische Recht übernommene Standards, Interpretationen und Änderungen

Das IASB hat am 12. Februar 2021 Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und an IAS 8 „Bilanzierungsmethoden, Änderung von Schätzungen, Bilanzierungsfehler“ verabschiedet. Zielsetzung der Änderungen an IAS 1, ist die Qualität der Finanzberichterstattung zu verbessern, indem künftig Angaben nur noch zu wesentlichen („material“) und nicht mehr zu maßgeblichen („significant“) Rechnungslegungsmethoden zu machen sind. Rechnungslegungsmethoden sind wesentlich, wenn sie notwendig sind, um andere wesentliche Informationen im Abschluss zu verstehen. Dies dürfte für Rechnungslegungsmethoden gelten, die sich auf bedeutende Geschäftsvorfälle, Transaktionen und andere wesentliche Ereignisse im Unternehmen beziehen. Die Änderungen an IAS 8 betreffen die Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen. Sie beinhalten Klarstellungen zur besseren Unterscheidung zwischen Rechnungslegungsmethoden und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen. Beide Änderungen wurden am 3. März 2022 in EU-Recht übernommen und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen verpflichtend anzuwenden. Eine frühere Anwendung der Änderungen ist zulässig. Die Änderungen an IAS 1 und IAS 8 werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 7. Mai 2021 hat das IASB Änderungen an IAS 12 „Ertragsteuern“ veröffentlicht. Das geltende Ansatzverbot für latente Steuern bei erstmaliger Erfassung eines Vermögenswerts oder einer Schuld, soll nicht mehr für solche Transaktionen gelten, bei denen sowohl abziehbare als auch steuerbare temporäre Differenzen in gleicher Höhe entstehen. Für eng umrissene Fälle, zum Beispiel bei Leasing und Entsorgungs- beziehungsweise Rückbauverpflichtungen, gilt die Ausnahmeregelung. Sofern betragsgleiche abzugsfähige und zu versteuernde temporäre Differenzen entstehen, sind sowohl aktive als auch passive latente Steuern anzusetzen. Die Änderungen wurden am 12. August 2022 in EU-Recht übernommen und sind für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2023 anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen aus der Anwendung der Änderungen an IAS 12 auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden voraussichtlich nicht wesentlich.

Veröffentlichte, aber noch nicht durch die EU-Kommission in das europäische Recht übernommene Standards, Interpretationen und Änderungen

Am 23. Januar 2020 hat das IASB Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ hinsichtlich der Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig veröffentlicht. Verbindlichkeiten sind als langfristig auszuweisen, wenn das Unternehmen am Ende des Berichtszeitraums ein substantielles Recht besitzt, die Erfüllung der Schuld um mindestens zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag zu verschieben. Die ursprüngliche Erstanwendung der Änderungen an IAS 1 zum 1. Januar 2022 wurde am 15. Juli 2020 vom IASB um ein Jahr verschoben. Die Änderungen sind somit ab dem 1. Januar 2023 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Auswirkungen aus der Anwendung der neuen Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit analysiert.

Am 22. September 2022 hat das IASB Änderungen an IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten bei Sale-and-Leaseback Transaktionen. Die Anpassung des IFRS 16 verlangt, die

Leasingverbindlichkeit so zu bewerten, dass bei deren Folgebewertung kein Gewinn oder Verlust in Bezug auf das zurückbehaltenene Nutzungsrecht entsteht. Die Änderungen sind ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Änderungen an IFRS 16 werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 31. Oktober 2022 Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Klassifizierung von Schulden (als kurz- oder langfristig) für die bestimmte Kreditbedingungen (covenants) vereinbart wurden. Die Änderungen legen fest, dass nur solche Covenants, die ein Unternehmen am oder vor dem Abschlussstichtag einhalten muss, die Klassifizierung einer Schuld als kurz- oder langfristig beeinflussen. Darüber hinaus sehen die Änderungen zusätzliche Angabepflichten für langfristige Schulden mit Nebenbedingungen vor. Die Angaben sollen Investoren ermöglichen, das Risiko zu beurteilen, dass eine als langfristige Verbindlichkeit innerhalb von zwölf Monaten rückzahlbar werden könnte und umfassen unter anderem folgende Informationen: Buchwert der Verbindlichkeit, Art der Covenants, Zeitraum für den die Nebenbedingungen gelten. Die Änderungen an IAS 1 sind erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen, anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Globale Mindestbesteuerung – Global Anti-Base Erosion Rules (GloBE)

Die OECD arbeitet zurzeit an der Einführung einer globalen Mindestbesteuerung (OECD – Pillar 2). Die Regelungen sollen gewährleisten, dass die Einkünfte multinationaler Konzerne mit mindestens 750 Mio € Jahresumsatz einem Mindeststeuersatz von 15 % unterliegen. Als potenziell betroffene Unternehmensgruppe verfolgt der Fraport-Konzern die Entwicklungen zur Einführung der globalen Mindestbesteuerung, analysiert die vorliegenden Regelungen und Entwürfe hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Konzern und arbeitet an den erforderlichen Anpassungen der steuerlichen Berichtsprozesse. Da die Regelungen noch nicht final in lokales Recht umgesetzt wurden, ist die Analyse der Auswirkungen noch nicht abgeschlossen. Eine Einschätzung der finanziellen Auswirkungen wurde deshalb noch nicht vorgenommen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2022	2021
Aviation		
Flughafentgelte	618,4	361,7
Sicherheitsdienstleistungen	173,7	194,1
Übrige Umsatzerlöse	36,0	31,7
	828,1	587,5
Retail & Real Estate		
Real Estate	185,9	168,8
Retail	153,6	72,1
Parkierung	78,9	51,4
Übrige Umsatzerlöse	28,0	26,8
	446,4	319,1
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	291,2	221,2
Infrastrukturentgelte	237,5	141,5
Übrige Umsatzerlöse	21,4	23,7
	550,1	386,4
International Activities & Services		
Aviation	594,6	316,6
Non-Aviation	444,1	292,0
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	331,1	241,7
	1.369,8	850,3
Gesamt	3.194,4	2.143,3

Im Geschäftsjahr 2021 wirkte sich die erzielte Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre mit 57,8 Mio € erhöhend auf die Umsatzerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen des Segments Aviation aus. Zur ausführlichen Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern“ sowie die Segment-Berichterstattung verwiesen (siehe Tz. 42).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend variable Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 127,8 Mio € (im Vorjahr: 56,9 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retailbereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2022 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 33,6 Mio € (im Vorjahr: 16,6 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich 42 Jahre (im Vorjahr: 43 Jahre).

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 523,9 Mio € (im Vorjahr: 522,4 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 380,2 Mio € (im Vorjahr: 375,6 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 4,3 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (594,6 Mio €; im Vorjahr: 316,6 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 288,1 Mio € (im Vorjahr: 171,7 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 84,5 Mio € (im Vorjahr: 58,8 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten

in Höhe von 331,1 Mio € (im Vorjahr: 241,7 Mio €) betreffen Lima (312,1 Mio €; im Vorjahr: 190,3 Mio €), Griechenland (10,3 Mio €; im Vorjahr: 29,9 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (8,7 Mio €; im Vorjahr: 21,5 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 3.194,4 Mio € (im Vorjahr: 2.143,3 Mio €) resultieren mit 2.236,2 Mio € (im Vorjahr: 1.484,2 Mio €) aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 sowie Erlöse aus Mieten und sonstigen Leasingverhältnissen.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen beträgt:

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2022
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	162,0	93,2	86,7	81,7	79,7	1.505,2	2.008,5

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2021
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	144,9	103,0	85,8	76,9	74,3	1.505,3	1.990,2

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retailflächen.

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2022	2021
Andere aktivierte Eigenleistungen	39,9	38,0

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werksleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie für die Erweiterung, den Umbau und die Modernisierung der bestehenden Flughafeninfrastruktur am Flughafen Frankfurt an.

7 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2022	2021
Gewinn aus der Veräußerung von Anteilen an at-Equity bewerteten Unternehmen	72,3	0,0
Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie	49,2	320,9
Auflösungen von Wertberichtigungen	2,0	0,9
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,1	5,5
Gewinne aus Anlagenabgängen	0,4	6,5
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,5	0,5
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,1	0,0
Sonstige	13,7	20,3
Gesamt	139,3	354,6

Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte die Veräußerung sämtlicher Anteile am assoziierten Unternehmen Xi'an sowie am Gemeinschaftsunternehmen D-Port Logistik GmbH. Aus den Transaktionen resultierte ein Gewinn von 53,7 Mio € (Xi'an) beziehungsweise 18,6 Mio € (D-Port Logistik GmbH).

Die Erträge aus Auflösungen von Wertberichtigungen resultieren in Höhe von 1,9 Mio € aus aufgelösten Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie erneut Kompensationsansprüche von insgesamt 49,2 Mio € (im Vorjahr: 320,9 Mio €) realisiert. Dies betrifft im Wesentlichen die erzielten Einigungen bei Fraport Greece (23,6 Mio €; im Vorjahr: 92,8 Mio €) sowie den beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften (18,5 Mio €; im Vorjahr: 26,5 Mio €). Zudem wirkte sich im Geschäftsjahr 2022 der Erlass kurzfristiger Mindestleasingzahlungen bei den Konzern-Gesellschaften der Fraport USA in Höhe von 3,2 Mio € (im Vorjahr: 35,2 Mio €) positiv aus. Demgegenüber war das Vorjahr insbesondere durch den vom Bund und dem Land Hessen gleichermaßen gewährten Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten in Höhe von insgesamt 159,8 Mio € am Standort Frankfurt beeinflusst.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2022	2021
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-409,8	-299,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-691,8	-451,6
Gesamt	-1.101,6	-750,7

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 183,1 Mio € (im Vorjahr: 77,9 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 331,1 Mio € (im Vorjahr: 241,7 Mio €), die unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien ausgewiesen werden.

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2022	2021
Entgelte für Personal	-842,8	-721,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-164,1	-135,9
Aufwendungen für Altersversorgung	-29,8	-27,3
Gesamt	-1.036,7	-884,3

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2022	2021
Stammbeschäftigte	18.052	18.092
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	798	327
Gesamt	18.850	18.419

In den Personalaufwendungen sind Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontraktmodellen enthalten.

Die Zuwendungen für Kurzarbeit führten zu einer Entlastung des Personalaufwands in Höhe von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 78,0 Mio €). Davon entfielen 0,5 Mio € (im Vorjahr: 30,9 Mio €) auf zu erstattende Sozialversicherungsbeiträge.

10 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2022	2021
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	-113,5	-104,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	-17,4	-17,4
Außerplanmäßig	-3,4	-0,9
Sachanlagen		
Planmäßig	-326,7	-319,7
Außerplanmäßig	-3,4	0,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	-0,9	-0,7
Gesamt	-465,3	-443,3

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen von Nutzungsdauern von Sachanlagen, die im Vergleich zum Vorjahr zu Minderabschreibungen in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 12,2 Mio €) und zu Mehrabschreibungen in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) führten.

Außerplanmäßige Abschreibungen

Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen die Konzern-Gesellschaft Fraport USA.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2022	2021
Schadensersatz	-34,4	-2,6
Versicherungen	-32,9	-31,6
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-26,0	-21,4
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-14,4	-9,6
Mieten und Leasingaufwendungen	-12,4	-10,2
Sonstige Steuern	-9,4	-10,7
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-6,3	-3,3
Verluste aus Anlagenabgängen	-1,8	-2,0
Übrige	-67,9	-52,5
Gesamt	-205,5	-143,9

Der Aufwand für Schadensersatz resultiert aus der Bildung von Rückstellungen (vgl. Tz. 40). Die Miet- und Leasingaufwendungen resultieren aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen über Betriebs- und Geschäftsausstattung, technische Anlagen und Maschinen sowie Immobilien mit einem Vertragsvolumen von unter 0,1 Mio €. Für diese Verträge wurden aus Wesentlichkeitsgründen keine Nutzungsrechte nach IFRS 16 angesetzt. Die Verträge werden wie Operate Leases im Aufwand erfasst. Die aus den Verträgen resultierenden zukünftigen Mindestleasingzahlungen sind in Tz. 46 dargestellt. Für weitere Erläuterungen wird auf Tz. 4 verwiesen.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem sonstige Verwaltungsaufwendungen (beispielsweise für Büromaterial), Aufwendungen aus Umweltschutzmaßnahmen, Beiträge und Gebühren sowie Reise- und Fortbildungskosten.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €) enthalten. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die gutachterliche Stellungnahme zur entgeltrelevanten Kostenbasis sowie die Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2022		2021	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,3	1,4	0,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,0	0,5	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,1	0,0
Gesamt	1,8	0,3	2,0	0,3

12 Zinserträge und Zinsaufwendungen**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

in Mio €	2022	2021
Zinserträge	53,0	43,8
Zinsaufwendungen	-313,5	-268,7

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen enthalten überwiegend Zinsen aus langfristigen Darlehen, Schuldscheindarlehen, Anleihen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen und Zinserträge aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten, Rückstellungen und langfristiger Vermögenswerte. Die Nettozinsen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenso wie die Zinserträge aus den Wertpapieren im Zinsergebnis erfasst. Der Anstieg der Zinsaufwendungen um 44,8 Mio € resultierte im Wesentlichen aus den umfangreichen Finanzierungsmaßnahmen der Fraport AG in 2021 sowie in Höhe von 19,3 Mio € aus der Ablösung der ursprünglichen Finanzierung im Rahmen einer Refinanzierung in Griechenland.

Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

in Mio €	2022	2021
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	33,8	40,9
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-304,9	-257,5

13 Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen**Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen**

in Mio €	2022	2021
Gemeinschaftsunternehmen	58,9	33,8
Assoziierte Unternehmen	18,1	-15,0
Gesamt	77,0	18,8

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen (siehe auch Tz. 22) enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von der operativen Konzern-Gesellschaft in Antalya in Höhe von +59,8 Mio € (im Vorjahr: +16,7 Mio €) sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von -8,9 Mio € (im Vorjahr: -6,7 Mio €). Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen enthält die Wertaufholung von 20,0 Mio €, der in Vorjahren vorgenommenen Abschreibung der Anteile an Xi'an (siehe auch Tz. 2).

14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2022	2021
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	4,1	1,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	3,1	3,0
Bewertung von Derivaten	11,8	3,1
Sonstiges	5,7	7,2
Gesamt	24,7	14,4
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-0,9	-1,6
Fremdwährungskursverluste realisiert	-3,1	-2,1
Bewertung von Derivaten	-0,2	-0,5
Abschreibung Darlehensforderung gegenüber Thalita	-163,3	0,0
Sonstiges	-4,3	-1,4
Gesamt	-171,8	-5,6
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	-147,1	8,8

In den sonstigen Erträgen im Finanzergebnis ist im Wesentlichen die Fair-Value-Bewertung der Kaufoption des Minderheitsgesellschafters zum Bezug weiterer Anteile an den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece von 4,7 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) enthalten, die bis zur Ausübung der Option erfolgt ist. Die Aufwendungen des sonstigen Finanzergebnisses sind aufgrund der Abschreibung der Darlehensforderung gegenüber der Thalita Trading Ltd. (siehe Tz. 22) signifikant gestiegen.

15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2022	2021
Laufende Ertragsteuern	-22,7	-33,4
Latente Ertragsteuern	-44,6	8,8
Gesamt	-67,3	-24,6

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (21,9 Mio €, im Vorjahr: 18,9 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (0,8 Mio €, im Vorjahr: 14,5 Mio €).

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuer sowie den Solidaritätszuschlag der inländischen Gesellschaften und vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften. Die tatsächlichen Steuern resultieren aus den steuerlichen Ergebnissen des Geschäftsjahres und Anpassungen vorausgegangener Veranlagungszeiträume, auf welche die lokalen Steuersätze der jeweiligen Konzern-Gesellschaft angewendet werden.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. Bei inländischen Gesellschaften wird, unverändert gegenüber dem Vorjahr, ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 31 % verwendet, der die Gewerbesteuer einschließt.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge sowie auf steuerlich nutzbare Zinsvorträge Steuerlatenzen gebildet.

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge sowie der Zinsvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge/Zinsvorträge geltend gemacht werden können.

Zum 31. Dezember 2022 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 5,4 Mio € und Körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 5,3 Mio € gewerbesteuerlich und 0,5 Mio € Körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge stammen aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Der Fraport-Konzern verfügt über in Deutschland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 618,4 Mio € (Körperschaftsteuer; im Vorjahr: 613,2 Mio €) und 715,3 Mio € (Gewerbesteuer; im Vorjahr: 679,8 Mio €) sowie über im Ausland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 97,1 Mio € (im Vorjahr 23,0 Mio €).

Zum 31. Dezember 2022 verfügt der Fraport-Konzern über keine Zinsvorträge mehr (im Vorjahr: 184,6 Mio €). Die Zinsvorträge des Vorjahres resultierten ausschließlich aus der Fraport Greece A und der Fraport Greece B.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 678,8 Mio € (im Vorjahr: 529,6 Mio €) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese potenziellen Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,55 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften.

Zudem ergeben sich Steuerlatenzen aus Konsolidierungsmaßnahmen. Auf die Aktivierung von Geschäfts- oder Firmenwerten und deren eventuelle Wertminderungen wird gemäß IAS 12 im Rahmen der Erstkonsolidierung keine Steuerlatenz berechnet.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden saldiert, sofern diese ertragsteuerlichen Ansprüche und Schulden gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und sich auf dasselbe Steuersubjekt oder eine Gruppe unterschiedlicher Steuersubjekte beziehen, die aber ertragsteuerlich gemeinsam veranlagt werden.

Latente Steuern aus temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sind folgenden Bilanzposten zuzuordnen:

Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2022		2021	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	16,5	-118,6	9,7	-116,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2,0	-13,1	0,0	-15,1
Sachanlagen	3,0	-275,4	2,7	-270,7
Finanzanlagen	2,3	0,0	1,4	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4,6	-20,0	6,5	-0,3
Pensionsrückstellungen	4,6	0,0	8,8	0,0
Sonstige Rückstellungen	34,5	-3,0	51,9	-0,9
Verbindlichkeiten	237,9	-0,2	232,4	0,0
Wertpapiere und Finanzderivate	18,9	0,0	1,1	-0,3
Verlust- und Zinsvorträge	236,1	0,0	249,5	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	560,4	-430,3	564,0	-403,7
Saldierung	-406,4	406,4	-384,4	384,4
Konsolidierungsmaßnahmen	5,5	-17,5	3,0	-18,4
Konzern-Bilanz	159,5	-41,3	182,6	-37,7

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich zum weitaus überwiegenden Teil aus langfristigem Vermögen (Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen) und langfristigen Schulden (im Wesentlichen Konzessionsverbindlichkeiten) sowie steuerlich nutzbaren Verlust- und Zinsvorträgen.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 18,2 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 0,4 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die eigenkapitalvermindernden Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 3,4 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 2,0 Mio €).

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	233,9	116,4
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-72,5	-36,1
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	5,6	5,9
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	8,8	5,1
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-6,4	-2,0
Nicht anrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	-0,8	-0,4
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-0,9	-11,7
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	49,5	0,7
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-48,1	0,0
Nutzung von nicht bilanzierten Verlustvorträgen	0,0	5,4
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-3,9	-2,8
Periodenfremde Steuern	-0,3	10,1
Sonstiges	1,7	1,2
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-67,3	-24,6

¹⁾ Erwartete Steuerquote rund 31 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,5 % (zum Vorjahr unverändert).

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2022 28,8 % (im Vorjahr: 21,1 %).

16 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2022		2021	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	132,4	132,4	82,8	82,8
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.529.395	92.391.339	92.741.339
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	1,43	1,43	0,90	0,89

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien (wie im Vorjahr gleichbleibende Aktienanzahl), die einem Anteil von 10 € am Grundkapital entsprechen. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.391.339 Aktien ergibt sich für das Geschäftsjahr 2022 ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,43 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.529.395 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,43 €. Das genehmigte Kapital im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms ist zum 22. Mai 2022 ausgelaufen und wurde daher anteilig bei der Berechnung des verwässerten Ergebnisses berücksichtigt.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung der Geschäfts- oder Firmenwerte, Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstigen immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind im Konzern-Anlagespiegel dargestellt.

17 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2022	Buchwert 31.12.2021
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
Gesamt	19,3	19,3

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2022 eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum ¹⁾	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	9,7 %	–	3,7 %	2022 bis 2053

¹⁾Der Planungszeitraum bis 2027 ist geprägt von einem überdurchschnittlichen Umsatzwachstum bedingt durch die Erholung des Luftverkehrs nach der Coronavirus-Pandemie. Das angegebene durchschnittliche Umsatzwachstum ist um den Erholungseffekt bereinigt und gibt das durchschnittliche Wachstum für die Jahre 2027 bis 2053 wieder. Über den gesamten Planungszeitraum ergibt sich ein unbereinigtes durchschnittliches Umsatzwachstum in Höhe von 5,1 %.

Die verwendeten Parameter im Rahmen der Werthaltigkeitstests beruhen auf der vom Vorstand genehmigten aktuellen Planung. Diese berücksichtigt unternehmensinterne Erfahrungswerte sowie externe ökonomische Rahmendaten.

Die zur Bestimmung der Wachstumsannahmen verwendeten Umsatzprognosen basieren insbesondere auf erwarteten Flugverkehrsentwicklungen abgeleitet aus externen Marktprognosen.

Bei einer Variation des Diskontierungszinssatzes um +0,5 Prozentpunkte ergibt sich ein Abwertungsbedarf der Goodwills in Höhe von 16,3 Mio €, während aus einer Anpassung der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte ein Abwertungsbedarf in Höhe von 1,8 Mio € resultiert.

Der dem Impairment-Test von Fraport Slovenija zugrunde liegende Planungszeitraum entspricht der Laufzeit des aus einem langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleiteten Rechts zum Betreiben des Flughafens in Ljubljana.

18 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.769,1	3.416,4

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 49) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 1.845,0 Mio € (im Vorjahr: 1.889,6 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 1.870,9 Mio € (im Vorjahr: 1.507,4 Mio €) und geleistete

Anzahlungen von 53,2 Mio € (im Vorjahr: 19,4 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminalbetrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.933,0 Mio € (im Vorjahr: 1.986,7 Mio €), Lima mit 1.094,9 Mio € (im Vorjahr: 726,7 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 595,9 Mio € (im Vorjahr: 551,6 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 145,3 Mio € (im Vorjahr: 151,5 Mio €).

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Brasilien aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 35,8 Mio € (im Vorjahr: 39,6 Mio €) an, wovon 7,6 Mio € (im Vorjahr: 13,8 Mio €) aktiviert wurden. Die Zinssätze für die Darlehen liegen zwischen 7,3 % und 13,1 %. Noch nicht für Investitionen in den Flughafenausbau benötigte Darlehensauszahlungen wurden wieder angelegt. Der erzielte Zinsertrag für diese Geldanlagen betrug 1,2 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

Im Rahmen des begonnenen Ausbaus am Flughafen Lima wurden im Rahmen einer konkreten Finanzierung Darlehen in Höhe von 313,8 Mio € aufgenommen und in diesem Zusammenhang Fremdkapitalkosten in Höhe von 10,5 Mio € (im Vorjahr: 3,7 Mio €) aktiviert. Das Darlehen wird mit einem Zinssatz von 4,97 % verzinst.

19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	50,9	57,4
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	45,0	48,4
Gesamt	95,9	105,8

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (50,9 Mio €, im Vorjahr: 52,5 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 31 Jahren (im Vorjahr: 32 Jahre). Die bei der Fraport USA bilanzierten Konzessionsrechte im Retailbereich (im Vorjahr: 4,9 Mio €) wurden im Geschäftsjahr 2022 vollständig abgeschrieben (siehe Tz. 10).

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 7,7 Mio € (im Vorjahr: 8,3 Mio €). Weitere 2,3 Mio € (im Vorjahr 1,8 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen fünf und 20 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,6 Mio € (im Vorjahr: 4,0 Mio €).

20 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.172,3	3.244,0
Technische Anlagen und Maschinen	1.534,5	1.585,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	179,3	194,9
Anlagen im Bau	3.294,1	2.652,7
Nutzungsrechte Leasing	191,6	221,3
Gesamt	8.371,8	7.898,4

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2022 belaufen sich auf 779,8 Mio € (im Vorjahr: 847,0 Mio €). Davon entfallen 593,7 Mio € (im Vorjahr: 625,4 Mio €) auf den Bau des Terminal 3 („Ausbau Süd“) sowie weitere Projekte im Zusammenhang mit kapazitiven Ausbaumaßnahmen am Frankfurter Flughafen.

Fremdkapitalkosten wurden bei der Fraport AG in Höhe von 21,5 Mio € (im Vorjahr: 19,4 Mio €) für generelle Projektfinanzierungen aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz betrug durchschnittlich rund 1,5 % (im Vorjahr: rund 1,6 %). Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3

stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten in Höhe von 4,3 Mio € (im Vorjahr: 3,6 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 0,6 % (im Vorjahr: rund 0,6 %).

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) belastet.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns enthält Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken der Fraport AG in Höhe von 3.060,1 Mio € (im Vorjahr: 3.129,1 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2022 befinden sich Grundstücke mit einer Fläche von 26,1 Mio Quadratmeter im Eigentum der Fraport AG. Die Verkehrswerte der Grundstücke, die im Sachanlagevermögen klassifiziert sind, betragen je nach Lage und Nutzungsart zwischen 1 € und 720 € je Quadratmeter (veröffentlichte Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte des Landes Hessen).

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen über Grundstücke und Gebäude enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist dem Konzern-Anlagespiegel zu entnehmen.

Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen

in Mio €	2022	2021
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.	191,6	221,3
Buchwert Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	208,9	238,5
Zugänge Nutzungsrechte/ Leasingverbindlichkeiten im Geschäftsjahr	0,2	7,7
Zahlungsmittelabflüsse gesamt für bestehende Leasingverhältnisse	69,3	43,9
Variable Leasingzahlungen, die keinen Eingang in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten fanden	21,1	20,8
Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten	8,5	8,9
Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten	85,3	52,5
Vereinbarte, aber noch nicht begonnene Leasingverhältnisse	0,6	0,1

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 152,0 Mio € (im Vorjahr: 176,3 Mio €) überwiegend auf die Gesellschaften der Fraport USA (Segment International Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. In die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten der Gesellschaften der Fraport USA wurden lediglich die fest vereinbarten, dem Leasinggeber garantierten Mindestleasingzahlungen einbezogen. Darüber hinaus zu zahlende umsatzabhängige (variable) Mietzahlungen werden in der jeweiligen Periode aufwandswirksam erfasst und sind im Falle der Gesellschaften der Fraport USA im Materialaufwand ausgewiesen. Die derzeit bei der Fraport USA bestehenden Miet- und Konzessionsverträge haben in der Regel eine Laufzeit von zehn Jahren sowie zum Teil Verlängerungsoptionen um je fünf Jahre, die jedoch nicht einseitig ausübbar und demnach nicht hinreichend sicher zu beurteilen sind. Es werden nur fest vereinbarte Laufzeiten ohne Optionszeiträume als Laufzeit berücksichtigt. Der zum Stichtag am längsten laufende Vertrag der Fraport USA endet am 31. Januar 2029.

Die im Geschäftsjahr angefallenen variablen Leasingzahlungen entfallen vollständig auf Fraport USA. Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus variablen Leasingzahlungen fallen an, wenn die Leasingzahlungen des Geschäftsjahres die vertraglich festgelegten Mindestleasingzahlungen (Sockelmieten), die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten eingeflossen sind, überschreiten. Der überschreitende Teil wird als variable Leasingzahlung behandelt. Die Höhe der insgesamt zu zahlenden Leasingzahlungen hängt von den vereinnahmten Umsatzerlösen aus der Untervermietung der Konzessionsflächen ab.

Zum Stichtag bestehen zukünftige nominale Zahlungsverpflichtungen aus den bestehenden Leasingverhältnissen in Höhe von 264,4 Mio €. Bezüglich des Liquiditätsprofils der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 47 verwiesen.

Im Fraport Konzern wurden im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 3,2 Mio € (im Vorjahr: 35,2 Mio €) aus der Anwendung der am 28. Mai 2020 erlassenen Erleichterungsvorschriften zu IFRS 16.46 vereinnahmt (Mietzugeständnisse im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie).

21 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Frankfurt am Main gelegene Grundstücke und Gebäude, die wie folgt klassifiziert werden:

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2022	Buchwert 31.12.2021	Fair Value 31.12.2022	Fair Value 31.12.2021
Unbebaute Grundstücke – Level 2	3,1	21,7	2,6	21,3
Unbebaute Grundstücke – Level 3	7,4	7,4	14,8	14,8
Bebaute Grundstücke – Level 3	58,6	59,5	82,6	82,0
Summe	69,1	88,6	100,0	118,1

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich im Wesentlichen um noch zu erschließende Flächen in Kelsterbach in unmittelbarer Lage zur Landebahn Nordwest.

Der beizulegende Wert der unbebauten Grundstücke – Level 2 wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung vom 3. Dezember 2019 (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt. Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeterpreise aktuell vorgenommener Grundstückstransaktionen desselben Baugebiets sind jedoch nicht am Markt beobachtbar. Der Rückgang des Buchwerts resultiert aus erforderlichen Umgliederungen in das Sachanlagevermögen.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, das Grundstück des Fernbahnhofs und die Parkhäuser in Gateway Gardens sowie gewerblich vermietete Immobilien.

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie bebaute Grundstücke – Level 3 erfolgt zum Teil mittels des Ertragswertverfahrens gemäß ImmoWertV sowie zum Teil mittels des Discounted-Cash-Flow-Verfahrens durch externe Gutachter. Als wesentliche Eingangsparameter beim Ertragswertverfahren können der 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 2022 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 6,1 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,0 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,4 Mio €).

22 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft grundsätzlich die Flughäfen in Antalya und Pulkovo.

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport TAV Antalya Terminal, Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya, Türkei („Fraport TAV Antalya I“), ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der TAV Havalimanlari Holding A.Ş., das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai

2007 mit der türkischen Flughafenbehörde (DHMI – Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und damit das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024. Mit Schreiben vom 12. Februar 2021 hat die türkische Regierung die Verlängerung der Konzessionslaufzeit für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya um weitere zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2026 gebilligt.

Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist die Gesellschaft verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit sind Konzessionsabgaben in Höhe von netto 2,01 Mrd € an die DHMI zu zahlen. Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagierentgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb. Die Passagierentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Fraport ist mit 51 % am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt, allerdings kann aufgrund der im Gesellschaftsvertrag festgelegten Abstimmungsregelungen keine der beiden Parteien eine Entscheidung einseitig herbeiführen. Die Aufteilung der variablen Rückflüsse aus dem Unternehmen ist im Gesellschaftsvertrag gesondert geregelt, demnach stehen beiden Partnern Rückflüsse in gleicher Höhe zu. Aufgrund der Aufteilung der Dividendenrechte und der gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft bei der At-Equity-Bewertung mit 50 % berücksichtigt. Da die Gesellschaft nicht börsennotiert ist, existiert kein verfügbarer aktiver Marktwert der Anteile.

Im Zusammenhang mit der im Dezember 2021 gewonnenen Ausschreibung für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya hat die Fraport AG gemeinsam mit der TAV Airports Holding die Gesellschaft Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Antalya, Türkei, („Fraport TAV Antalya II“), gegründet. Die operative Betriebszeit der Gesellschaft beginnt Anfang 2027, nach Ablauf der bestehenden Konzession. Die Fraport AG hält 49 % der Kapitalanteile. Weitere 51 % der Anteile an der Gesellschaft werden von der TAV Airports Holding gehalten. Aufgrund der vertraglich vereinbarten Mitwirkungsrechte wird die Gesellschaft gemeinsam von den Gesellschaftern kontrolliert. Ebenfalls im Dezember 2021 erfolgte der Abschluss des Konzessionsvertrags zwischen der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş und dem türkischen Staat. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis 2051. Die Konzession umfasst den Betrieb der Terminals und anderer landseitiger Infrastruktur, darunter Retail-Flächen, das Parkierungsmanagement und die Passagierkontrollen. Für die neue Betriebskonzession sind von der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş fixe Konzessionsabgaben von insgesamt netto 7,25 Mrd € verteilt über die Laufzeit an den türkischen Staat (DHMI) zu zahlen, davon waren 25 % des Betrags nach Abschluss des Konzessionsvertrags Ende März 2022 entrichtet worden. Für die Vorauszahlung sowie die Ausbauiinvestitionen von rund 765,3 Mio € wurde im ersten Schritt eine Finanzierung über rund 1,4 Mrd. € aufgenommen.

Zusammengefasst Bilanz

in Mio €	Antalya I		Antalya II	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Vermögenswerte	504,2	546,9	4.364,7	3.940,0
Langfristige Schulden	467,4	588,4	3.576,5	3.940,0
davon finanzielle Verbindlichkeiten	55,5	97,1	3.570,3	3.940,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	411,9	491,3	6,2	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	290,2	114,8	43,6	0,0
davon Zahlungsmittel	184,6	74,8	41,3	0,0
davon sonstige Vermögenswerte	105,6	40,0	2,3	0,0
Kurzfristige Schulden	214,2	52,3	103,8	0,0
davon finanzielle Verbindlichkeiten	152,3	41,6	88,6	0,0
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	61,9	10,7	15,2	0,0
Nettovermögen	112,8	21,0	728,0	0,0
Anteiliges Nettovermögen	56,4	10,5	364,0	0,0
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert	73,3	27,4	364,0	0,0

Ergebnisdaten

in Mio €	2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	396,6	266,6	101,5	0,0
EBITDA	323,0	202,7	-7,5	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-114,7	-110,6	0,0	0,0
Zinserträge	2,7	0,6	0,3	0,0
Zinsaufwendungen	-34,6	-36,7	-4,8	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-11,6	-12,9	0,0	0,0
Ertragsteuern	-45,2	-9,7	-10,6	0,0
Ergebnis nach Steuern	119,6	33,4	-22,6	0,0
Sonstiges Ergebnis	-0,1	0,2	0,0	0,0
Gesamtergebnis	119,5	33,6	-22,6	0,0

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an Gemeinschaftsunternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya I		Antalya II		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	27,4	20,0	0,0	0,0	41,5	30,2	68,9	50,2
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	59,8	16,7	-11,3	0,0	10,4	17,1	58,9	33,8
Anteilige sonstige Ergebnisse	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,1
Gesamtergebnis	59,7	16,8	-11,3	0,0	10,4	17,1	58,8	33,9
Dividenden	-13,8	-9,4	0,0	0,0	-4,0	-6,8	-17,8	-16,2
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	-1,2	1,9	-1,2
Zugänge/Kapitaleinzahlungen	0,0	0,0	375,3	0,0	2,0	2,2	377,3	2,2
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	73,3	27,4	364,0	0,0	51,8	41,5	489,1	68,9

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Thalita Trading Ltd. und ihre 100 %-ige Tochtergesellschaft Northern Capital Gateway LLC (NCG) wurden als Unternehmen von der Fraport AG, der russischen Bank VTB sowie der griechischen Copelouzos Group gegründet. NCG entwickelt und betreibt den Flughafen Pulkovo (St. Petersburg, Russland) im Rahmen eines 30-jährigen Konzessionsvertrags mit der Stadt St. Petersburg. Das Unternehmen ist für die gesamte Flughafeninfrastruktur zuständig. Seit einer Änderung der Gesellschafterstruktur im Jahr 2017 hält die Fraport AG 25,0 % der Anteile an der Thalita Trading Ltd.

Der operative Betrieb des Flughafens in Pulkovo erfolgt aufgrund von Sanktionsregelungen der EU gegen Russland im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine derzeit faktisch ausschließlich durch das lokale Management der NCG ohne Beschlüsse durch die Muttergesellschaft Thalita Trading Ltd. beziehungsweise deren Gesellschafter. Aufgrund der aktuellen EU Sanktionsregelungen verzichten die Gesellschafter auf Gesellschafterversammlungen und -beschlüsse. Wesentliche Beschlüsse und Entscheidungen zur Steuerung der NCG / Thalita Ltd. können jedoch weiterhin nur auf Basis der unverändert gültigen Satzung und Gesellschafterrechte getroffen werden. Aufgrund dessen wird das Unternehmen unverändert als assoziiertes Unternehmen im Konzernabschluss abgebildet. Aufgrund kumulierter Verluste der Vergangenheit beträgt der Beteiligungsbuchwert „null“. Darüber hinaus betragen die nicht in der Konzern GuV erfassten Verluste 112,3 Mio € (im Vorjahr: 112,3 Mio €). Da die Bilanz- und Ergebnisdaten der Gesellschaften daher ohne wesentliche Bedeutung für den Fraport Konzern sind, werden sie im Folgenden nicht separat dargestellt.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung des Betreiberprojektes „Pulkovo“ besteht eine als Ausleihung ausgewiesene Darlehensforderung (siehe Tz. 23) sowie eine Zinsforderung (siehe Tz. 24) des Fraport Konzerns gegenüber der Thalita Trading Ltd. Zum 30. Juni 2022 erfolgte die vollständige Abschreibung der Forderungen in Höhe von 163,3 Mio €, da aufgrund der derzeitigen Sanktionslage keine Cash Flows mehr (Zins- und Tilgungszahlungen) erwartet werden. Grundlage dieser Einschätzung ist einerseits ein russisches Präsidentendekret aus Mai 2022, dass die Auszahlung von € in die EU verbietet. Andererseits werden aufgrund der EU-Sanktionsregelungen gegen Russland absehbar faktisch keine Ausschüttungsbeschlüsse mehr gefasst werden können.

Die NCG ist nicht börsennotiert, aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar.

Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Assoziierte Unternehmen	
	2022	2021
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	2,4	2,3
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-0,1	0,1
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,1	0,1
Dividenden	0,0	0,0
Wertminderungen	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	2,3	2,4
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste		
In der Berichtsperiode	-1,7	-4,1
Kumuliert	-115,7	-114,0

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

23 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzanlagen						
Wertpapiere	265,2	791,5	1.056,7	164,1	682,4	846,5
Sonstige Beteiligungen	0,0	130,4	130,4	0,0	109,2	109,2
Ausleihungen						
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,5	23,2	27,7	12,5	2,0	14,5
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	76,1	76,1
Sonstige Ausleihungen	0,0	228,4	228,4	0,0	62,6	62,6
Insolvenzgesicherte Fondsanteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	269,7	1.173,4	1.443,1	176,6	932,3	1.108,9

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 619,9 Mio € (im Vorjahr: 1.077,5 Mio €) getätigt, die zum Teil unterjährig bereits wieder abgegangen sind. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in den kurzfristigen Teil aufgrund von im Jahr 2023 fälligen Wertpapieren in Höhe von 155,8 Mio € (im Vorjahr: 93,9 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von -64,7 Mio € (im Vorjahr: -8,5 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2022 haben sich die Fondsanteile um 6,1 Mio € erhöht (im Vorjahr keine Veränderung). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 68,6 Mio € (im Vorjahr: 62,5 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 66,3 Mio € (im Vorjahr: 67,0 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Unterdeckung von 1,4 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien, für die sich im Berichtsjahr ein ermittelter beizulegender Zeitwert ergab.

Die Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen betreffen im Wesentlichen ein im Geschäftsjahr 2022 gegenüber der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. ausgereichtes Darlehen. Die im Vorjahr noch bestehende Ausleihung an assoziierte Unternehmen betraf ein gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen, welches im Geschäftsjahr zum 30. Juni 2022 vollständig abgeschrieben wurde (siehe Tz. 22).

24 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	9,8	0,7	10,5	5,6	0,0	5,6
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,5	0,0	0,5	0,8	79,1	79,9
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,5	0,0	0,5	0,3	0,0	0,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	44,4	86,5	130,9	23,9	63,6	87,5
Gesamt	55,2	87,2	142,4	30,6	142,7	173,3

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen im Geschäftsjahr 2021 beinhalteten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Trading Ltd.. Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte eine vollständige Abschreibung der Zinsforderungen (siehe Tz. 22).

Die sonstigen Vermögenswerte enthalten insbesondere erfasste Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Corona-virus-Pandemie.

25 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Rechnungsabgrenzungsposten	10,6	23,4	34,0	9,7	28,6	38,3
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	8,8	38,0	46,8	7,0	71,6	78,6
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	64,7	68,0	132,7	48,9	33,7	82,6
Gesamt	84,1	129,4	213,5	65,6	133,9	199,5

Der Posten „Erstattung Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ enthält den erwarteten Gesamterstattungsbetrag aus Lärmschutzentgelten der Luftverkehrsgesellschaften für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen, der in Übereinstimmung mit IAS 37.53 im Zusammenhang mit der gebildeten Rückstellung für die Verpflichtung der Fraport AG zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Außenwohnbereichsentschädigungen und Dachsicherungsmaßnahmen (Wirbelschleppen) als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt zum Barwert der geschätzten Aufwendungen für die Kosten-erstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen und der geschätzten Aufwendungen für Außenwohnbereichsentschädigungen.

Die Entwicklung des Postens im Berichtsjahr stellt sich wie folgt dar:

Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2022	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2022
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	78,6	9,2	17,7	0,0	-4,9	46,8

Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen. Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um gezahlte Baukostenzuschüsse der Fraport AG. Diese werden insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2021
Ertragsteuerforderungen	33,3	0,0	33,3	20,9	0,0	20,9

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2022 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Latente Steueransprüche	159,5	182,6

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in Tz. 15 enthalten.

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	21,5	18,1
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	0,5	0,5
Unfertige Leistungen/Sonstige	3,5	1,7
Gesamt	25,5	20,3

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafenbetrieb.

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Gegen fremde Unternehmen	177,1	152,3

Zum Abschlussstichtag 2022 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 177,1 Mio € (im Vorjahr: 152,3 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Nicht überfällig	Überfällig		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2022	177,1	107,3	37,7	10,9	21,2
31.12.2021	152,3	93,9	22,0	23,2	13,2

Zum 31. Dezember 2022 bestanden 18 % (im Vorjahr: 15 %) der offenen Forderungen mit zwei Kunden.

Erhaltene Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen. Darüber hinaus werden für Airlines, soweit möglich, Warenkreditversicherungen abgeschlossen. Bei zu bildenden Wertberichtigungen werden die Sicherheiten berücksichtigt.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Wertberichtigungen

in Mio €	2022	2021
Stand 1.1.	20,2	70,8
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	6,3	3,3
Umsatzmindernd erfasste Wertberichtigungen	0,0	2,4
Auflösung gegen sonstige betriebliche Erträge	0,0	-0,9
Auflösung gegen Umsatzerlöse	-3,1	-31,9
Inanspruchnahmen	-0,1	-24,5
Währungskursänderungen	-0,8	1,0
Stand 31.12.	22,5	20,2

Im Geschäftsjahr 2021 wirkte sich insbesondere die erzielte Einigung mit der Bundespolizei im Zusammenhang mit verrechneten Luftsicherheitsleistungen der vergangenen Jahre auf die Entwicklung der Wertberichtigungen aus. Die Beilegung des Rechtsstreits spiegelt sich vor allem in erhöhten Auflösungen von in Vorjahren umsatzmindernd erfassten Wertberichtigungen sowie Inanspruchnahmen wider.

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.585,2	2.662,8

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 1.619,7 Mio € (im Vorjahr: 2.156,9 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten ab dem Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können kurzfristig liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung in Griechenland und Brasilien sowie den Investitionsverpflichtungen der Fraport USA unterlagen Bankguthaben in Höhe von 139,3 Mio € (im Vorjahr: 74,7 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	2.387,0	2.230,7
Gesamt	3.909,4	3.753,1

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich wie im Vorjahr aus 92.391.339 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2022	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2022	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2021	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2021	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

Die im Juni 2022 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des MAP wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienausgabe erfolgte zu einem Preis von 51,30 €.

Genehmigtes Kapital

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand war ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Der Vorstand hat von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht, so dass nach Auslaufen der Ermächtigung zum 31. Dezember 2022 kein genehmigtes Kapital mehr besteht. Im Geschäftsjahr 2022 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben.

Auf der Hauptversammlung am 1. Juni 2021 wurde ein neues genehmigtes Kapital („Genehmigtes Kapital II“) von 458,8 Mio € beschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 458,8 Mio € durch Ausgabe von bis zu 45.884.352 neuen, auf den Inhaber lautende Stückaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von Finanzinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend festlegen, dass die neuen Aktien vom Beginn eines bereits abgelaufenen Geschäftsjahres, für das zum Zeitpunkt ihrer Ausgabe noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist, am Gewinn teilnehmen. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre einmalig oder mehrmals auszuschließen, soweit dies zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

Bedingtes Kapital

Die Hauptversammlung hat am 1. Juni 2021 zudem beschlossen, das Grundkapital um bis zu 120,2 Mio € durch Ausgabe von bis zu 12.020.931 neuen, auf den Inhaber lautende Stückaktien bedingt zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder einer Kombination sämtlicher dieser Instrumente, die gemäß der von der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden und ein Wandlungs- beziehungsweise Optionsrecht auf neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft gewähren beziehungsweise eine Wandlungs- oder Optionspflicht oder ein Andienungsrecht bestimmen und soweit die Ausgabe gegen Bareinlagen erfolgt. Die Ausgabe

der neuen Aktien erfolgt jeweils zu dem gemäß vorbezeichnetem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungs- beziehungsweise Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- bzw. Optionsrechten Gebrauch gemacht beziehungsweise der Wandlungs-/Optionspflicht genügt wird oder Andienungen von Aktien erfolgen und nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten entstehen (Entstehungs-Geschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres an am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von bedingten Kapitalerhöhungen festzusetzen.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne aus der Konzern-Zugehörigkeit der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Des Weiteren enthalten die Gewinnrücklagen Rücklagen für Währungsumrechnungsdifferenzen und Finanzinstrumente.

Die Rücklage für die Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –8,0 Mio € (im Vorjahr: –9,5 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beträgt 48,4 Mio € (im Vorjahr: 69,9 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB sowie nach § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 344,9 Mio € (im Vorjahr: 353,9 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie wird vorgeschlagen, auch für das abgelaufene Geschäftsjahr keine Dividende auszuschütten.

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	188,3	146,9
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	34,2	9,0
Gesamt	222,5	155,9

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, FraSec Aviation Security GmbH, Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. sowie der Gesellschaften Fraport Greece A, Fraport Greece B und Fraport Regional Airports of Greece Management Company.

33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	1.209,6	9.716,0	10.925,6	627,6	9.306,4	9.934,0

Im Laufe des Jahres wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 539,4 Mio € (im Vorjahr: 1.056,5 Mio €) ausgegeben. Darüber hinaus wird bezüglich weiterer Erläuterungen zu den Finanzschulden auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	444,4	62,3	506,7	298,8	71,8	370,6

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 13,7 Mio € (im Vorjahr: 15,2 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

35 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	37,4	0,0	37,4	16,3	0,0	16,3
Gegenüber assoziierten Unternehmen	2,5	0,0	2,5	2,8	0,0	2,8
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	52,4	911,5	963,9	27,2	890,8	918,0
Leasingverbindlichkeiten	44,4	164,5	208,9	46,3	192,2	238,5
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	0,7	0,7	22,4	9,3	31,7
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	53,6	21,4	75,0	35,1	22,8	57,9
Gesamt	190,3	1.098,1	1.288,4	150,1	1.115,1	1.265,2

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen betreffen die Verpflichtungen zur Zahlung von fixen und variablen Konzessionsgebühren im Zusammenhang mit den Flughafen-Betriebskonzessionen für die Flughäfen in Griechenland, Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie Varna und Burgas.

36 Lang- und kurzfristige nichtfinanzielle sonstige Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige nichtfinanzielle sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3,0	–	3,0	2,5	–	2,5
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0,5	7,5	8,0	0,6	7,0	7,6
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	22,5	51,6	74,1	32,5	58,7	91,2
Sonstige nichtfinanzielle übrige Verbindlichkeiten	136,8	10,8	147,6	96,5	12,6	109,1
Gesamt	162,8	69,9	232,7	132,1	78,3	210,4

Die sonstigen nichtfinanziellen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich unter anderem aus Lohn- und Kirchensteuer sowie sonstigen Steuern und personalbezogenen Verbindlichkeiten zusammen.

37 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Latente Steuerverpflichtungen	41,3	37,7

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 15 enthalten.

38 Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pläne

Innerhalb des Fraport-Konzerns bestehen Pensionsverpflichtungen für die Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen sowie Verpflichtungen für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 18 (im Vorjahr: 18) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen. Bereits im Jahr 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich dabei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeits- und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 24,0 Mio € (im Vorjahr: 24,5 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2022 durch Entgeltumwandlung in Höhe von 0,04 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €) in die Rückdeckungsversicherung eingezahlt. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 12,2 Jahre (im Vorjahr: 14,2 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 6,9 Jahre (im Vorjahr: 8,1 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe beziehungsweise den Witwer 60 % des Ruhegehalts; versorgungsberechtigte Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des Fixgehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres werden die Ruhegehälter nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst. Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Verbraucherpreisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandsmitglieds jährlich um 2,0 % bis auf maximal 75 % steigt.

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2022 einen Anspruch auf Ruhegehalt in Höhe von 75 % und somit das Maximum und Prof. Dr. Zieschang einen Anspruch in Höhe von 60 % der jeweils fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Dr. Schulte und Prof. Dr. Zieschang mindestens 55 % des jeweiligen festen Jahresbruttogehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalles ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt werden. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von 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 Versorgungsfalles wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nichtselbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist die Hinterbliebenenversorgung wie folgt geregelt: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall erhält die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbweise 10 % und jede Vollweise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risikolebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbweisen erhalten jeweils 10 % und Vollweisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Karenzentschädigung in Höhe von jährlich 50 % der von dem Vorstandsmitglied zuletzt bezogenen vertragsmäßigen Leistungen gewährt (analog § 74 Abs. 2 HGB); die Performance-abhängigen Vergütungsbestandteile sind bei der Berechnung der Entschädigung nach dem Durchschnitt der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre in Ansatz zu bringen. Sofern das aktuelle Vergütungssystem bei Beendigung des Vertrags noch keine drei Geschäftsjahre bestanden hat, wird die durchschnittliche Performance-Vergütung auf der Grundlage der Dauer des Vertrags nach dem aktuellen Vergütungssystem ermittelt (analog § 74b Abs. 2 HGB). Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet. Bei den vor 2012 ernannten Vorstandsmitgliedern erfolgt dies soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Jahresfixums übersteigt. Bei den seit 2012 ernannten Vorstandsmitgliedern wird die Entschädigung bis zum Ende des Monats, in dem das 62. bzw. 65. Lebensjahr vollendet wird, in voller Höhe auf das Ruhegehalt angerechnet. Zahlungen aus Anlass einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit werden auf die Karenzentschädigung angerechnet.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche Zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-Fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Demnach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13 % der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein

individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt dies für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 667 Anwartschaften (davon 641 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2022 ein Barwert von 12,5 Mio € (im Vorjahr: 14,5 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 8,2 Mio € gegenüber aktiven und 4,3 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 8,0 Jahren (im Vorjahr: 9,3 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die außertariflichen leitenden Angestellten die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 24 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 8,4 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 6,0 Mio € (im Vorjahr: 6,5 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,5 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 7,0 Jahre (im Vorjahr: 8,3 Jahre).

Die Richtlinien Nr. 2 und Nr. 3 sowie die Betriebsvereinbarung BV 47 wurden durch die neugefasste Betriebsvereinbarung BV 47 und die zusammengefasste Richtlinie 2 mit Wirkung zum 1. Januar 2017 ersetzt. Die Neufassung unterscheidet sich von der bis dahin gültigen dadurch, dass die Beitragsverzinsung ab dem 1. Januar 2017 nicht mehr mit einem festen Zins in Höhe von 6 % und nicht mehr durch direkte Zinszurechnung über Altersfaktoren erfolgt, sondern jährlich in Höhe eines marktorientierten Zinssatzes, jedoch mindestens in Höhe von 2 % p. a. und höchstens in Höhe von 6 % p. a. Beiträge, die bis zum 31. Dezember 2016 eingezahlt wurden, entwickeln sich weiterhin nach der bis dahin gültigen Fassung.

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2022 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2022)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2022	66,3	-24,6	41,7
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,0	0,0	2,0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	2,0	0,0	2,0
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	0,6	-0,2	0,4
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	3,5	0,0	3,5
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-14,5	0,0	-14,5
Summe Remeasurements	-11,0	0,0	-11,0
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,3	0,0	0,3
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,5	0,8	-1,7
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2022	55,7	-24,0	31,7

Pensionsverpflichtungen (2021)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2021	71,4	-24,7	46,7
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,3	0,0	2,3
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	2,3	0,0	2,3
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	0,3	-0,1	0,2
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,6	-0,6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	-2,3	0,0	-2,3
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-3,5	0,0	-3,5
Summe Remeasurements	-5,8	-0,6	-6,4
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,1	0,0	0,1
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,0	0,8	-1,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2021	66,3	-24,6	41,7

Saldierung

Nachstehend erfolgt die Verrechnung der Pensionsverpflichtungen mit dem zur Insolvenzversicherung vorgehaltenen Planvermögen:

Saldierung

in Mio €	2022	2021
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	25,2	30,1
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-24,0	-24,6
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	1,2	5,5
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	30,5	36,2
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	31,7	41,7

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2022	2021
Gehaltstrend	2,25 %	2,25 %
Rechnungszinssatz	3,69 %	0,90 %
Rentendynamik	2,25 %/2,25 % einmalig 10,0%	1,75 %/2,25 %
Sterbewahrscheinlichkeit	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

Die maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen beziehen sich auf die Pensionsverpflichtungen des Fraport-Konzerns. Allen Pensionsverpflichtungen liegen im Wesentlichen die gleichen Annahmen zugrunde, wobei die Anpassung der Renten lediglich auf Pensionsverpflichtungen der Vorstände berechnet wird.

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versiche-

rechnungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Die Ermittlungsmethode zur Sensitivitätsanalyse wurde nicht verändert. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

Sensitivitätsanalyse (31.12.2022)

in Mio €	2022	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,6	-1,7
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	0	1,7
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,8	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter ¹⁾	2,3	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 2,3 Mio € erhöhen.

Sensitivitätsanalyse (31.12.2021)

in Mio €	2021	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,6	-3,4
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,0	1,0
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,0	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter ¹⁾	1,8	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,8 Mio € erhöhen.

Das Pensionierungsalter hat keinen Einfluss auf die Pensionen des Vorstands und wurde nur für übrige Pensionen gerechnet. Die Gehaltsanpassung hat, aufgrund der Struktur der jeweiligen Pensionspläne, keinen Einfluss auf die Pensionsverpflichtungen.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Plänen ist der Konzern den oben genannten versicherungsmathematischen Risiken sowie dem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Aufgrund der im Konzern vorhandenen Liquidität besteht für die nicht rückgedeckten Verpflichtungen kein Risiko im Hinblick auf die Erfüllung.

Pläne mehrerer Arbeitgeber

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; davon übernimmt der Arbeitgeber 5,3 %; die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 1,7 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9,0 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 349,5 Mio €. Bei den über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.8), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen. Darüber hinaus wird auf die tarifvertraglichen Risiken aus der ZVK-Versorgung im Risiko- und Chancenbericht des Lageberichts verwiesen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer

Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen dazu verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfangs kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung) ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 22,0 Mio € (im Vorjahr: 19,2 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 24,2 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 71,6 Mio € (im Vorjahr: 68,4 Mio €) abgeführt.

39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2021
Ertragsteuerrückstellungen	24,7	77,0	101,7	29,4	83,7	113,1

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 101,7 Mio € (im Vorjahr: 113,1 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

40 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2022	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2022
Personal	163,9	-73,6	-28,0	54,4	116,7
davon langfristig	63,1				45,4
davon kurzfristig	100,8				71,3

Die Personalrückstellungen betreffen neben den Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ insbesondere getroffene Regelungen der Altersteilzeit sowie Rückstellungen für variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 23) saldiert.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2022	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2022
Umweltschutz	40,7	-2,1	0,0	9,4	-11,9	36,1
Passiver Schallschutz	31,4	-3,4	-25,3	0,0	-0,9	1,8
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	13,9	-0,3	-0,5	0,0	-2,0	11,1
Wirbelschleppen	16,9	-2,9	0,0	7,7	-1,6	20,1
Übrige	83,4	-15,1	-30,8	112,4	-0,2	149,7
Gesamt	186,3	-23,8	-56,6	129,5	-16,6	218,8
davon langfristig	97,6					90,9
davon kurzfristig	88,7					127,9

Die Umweltschutzrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2022 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 1,9 Mio € (im Vorjahr: 2,4 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 9,1 Mio € (im Vorjahr: 10,0 Mio €) und nach fünf Jahren 24,2 Mio € (im Vorjahr: 26,8 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVW vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Die Antragsfrist für Maßnahmen aus dem Programm ist seit dem 13. Oktober 2021 abgelaufen. Rechnungen für fristgerecht beantragte Maßnahmen konnten noch bis zum 12. Oktober 2022 eingereicht werden. Die zum 31. Dezember 2022 verbleibende Rückstellung in Höhe von 1,8 Mio € betrifft fristgerecht eingereichte und noch in Abwicklung befindliche Rechnungen. Für sämtliche unter „Passiver Schallschutz“ ausgewiesenen Verpflichtungen besteht zum Stichtag ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab. Da die Antragsfrist im Oktober 2022 abgelaufen ist, erfolgte die erfolgsneutrale Auflösung des überschüssigen Rückstellungsbetrags gegen den entsprechenden Aktivposten.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafen ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2022 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 3,4 Mio € (im Vorjahr: 3,2 Mio €) und nach fünf Jahren 7,6 Mio € (im Vorjahr: 10,0 Mio €). Im Geschäftsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der erwarteten Mittelabflüsse, die zu einer erfolgsneutralen Auflösung in Höhe von 0,5 Mio € führte.

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorgeprogramm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2022 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 3,7 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 10,0 Mio € (im Vorjahr: 8,1 Mio €) und nach fünf Jahren 6,4 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €). Die Zuführungen im Geschäftsjahr wurden in vollem Umfang erfolgsneutral gegen den korrespondierenden Aktivposten gebildet (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 62,0 Mio € (im Vorjahr: 25,1 Mio €), die im Geschäftsjahr 2022 umsatzmindernd erfasste Zuführungen in Höhe von 52,5 Mio € enthalten, Rückstellungen für mögliche Schadensregulierungen im Zusammenhang mit der starken Erholung des Verkehrs- und Passagieraufkommens im Geschäftsjahr in Höhe von 36,9 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €), Rückstellungen für Zinsen im Zusammenhang mit erwarteten Steuernachzahlungen von 7,3 Mio € (im Vorjahr: 16,8 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 5,2 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €). Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

41 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2022 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2022

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	2.585,2				2.585,2	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177,1				177,1	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	142,4				142,4		142,4	0,0
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			1.056,7		1.056,7	977,0	79,7	
Sonstige Beteiligungen		130,4			130,4			130,4
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	27,6				27,6		27,6	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0				0,0			0,0
Sonstige Ausleihungen	228,4				228,4		228,4	
Gesamt	3.160,7	130,4	1.056,7	0,0	4.347,8	977,0	478,1	130,4
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	506,7				506,7		506,7	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.078,6				1.018,9		1.018,9	
Finanzschulden	10.925,6				9.993,9	1.934,8	8.059,1	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					0,0		0,0	
Übrige Derivate				0,7	0,7		0,7	
Eigenkapital-Option				0,0	0,0			0,0
Gesamt	12.510,9	0,0	0,0	0,7	11.520,2	1.934,8	9.585,4	0,0

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2021 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2021

In Mio €	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	Buchwert FVTPL	Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
						Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	2.662,8				2.662,8	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152,3				152,3	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	173,3				185,5		94,2	91,3
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			846,5		846,5	751,4	95,1	
Sonstige Beteiligungen		109,2			109,2			109,2
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	14,5				14,5		14,5	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	76,1				87,8			87,8
Sonstige Ausleihungen	62,6				62,6		62,6	
Gesamt	3.141,6	109,2	846,5	0,0	4.121,2	751,4	266,4	288,3
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	370,6				370,6		370,6	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	995,0				1.335,3		1.335,3	
Finanzschulden	9.934,0				9.993,9	2.208,7	7.785,1	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					4,7		4,7	
Übrige Derivate				4,6	4,6		4,6	
Eigenkapital-Option				22,4	22,4			22,4
Gesamt	11.299,6	0,0	0,0	27,0	11.731,5	2.208,7	9.500,3	22,4

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

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

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Die sonstigen Ausleihungen unterliegen einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt. In den sonstigen Ausleihungen enthalten sind Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Da die Schuldscheindarlehen überwiegend variabel verzinslich sind, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen.

Langfristige Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

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

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte. Im Geschäftsjahr 2022 wurden die zwei Zinsswaps, die im Zusammenhang mit dem Engagement in Griechenland standen, im Rahmen einer Refinanzierung vorzeitig aufgelöst.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt. Die im Vorjahr in Stufe 3 ausgewiesene Eigenkapital-Option in Bezug auf bis zu 8,4 % der Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B wurde im Dezember 2022 vollständig ausgeübt.

Bei den wesentlichen nicht beobachtbaren Inputfaktoren für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd handelt es sich für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts um die prognostizierten Cash Flows – die auf den künftigen Einnahmen und den geplanten Investitionen der Gesellschaft basieren – sowie den verwendeten Abzinsungsfaktor. Als Abzinsungsfaktor diente der WACC, ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz nach Steuern.

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2022 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2022	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2022
Sonstige Beteiligungen	108,8	0,0	0,0	0,0	21,4	130,2

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2021 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2021	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2021
Eigenkapital-Option	-29,5	0,0	7,1	0,0	0,0	-22,4
Sonstige Beteiligungen	104,2	0,0	0,0	0,0	4,6	108,8

Bei den Veränderungen der Annahmen würden die beizulegenden Zeitwerte folgende Beträge ergeben:

Sensitivitäten 2022

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen				
		+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %			+0,5 %
Sonstige Beteiligungen	9,8 %	98,9	165,6	135,7	124,6	124,0	137,1	

Sensitivitäten 2021

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen				
		+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %			+0,5 %
Eigenkapital-Option	6,8 %	-15,4	-34,2	-23,9	-20,8	N/A	N/A	
Sonstige Beteiligungen	11,0 %	85,9	134,7	111,4	106,2	108,3	109,4	

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2022 und 2021 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2022	2021
Finanzielle Vermögenswerte		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-168,1	-2,0
FVOCI mit Recycling	-57,7	-2,5
FVOCI ohne Recycling	21,2	4,7
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	4,5	-0,6
FVTPL	12,0	8,9

Das Nettoergebnis setzt sich aus erfolgswirksamen Änderungen der beizulegenden Zeitwerte, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividendenerträge von FVOCI gehaltenen Finanzinstrumenten werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt.

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten FVTPL enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von einem Zinsswap, für den im Laufe des Geschäftsjahres 2022 kein Grundgeschäft bestand. Darüber hinaus wurde die erfolgswirksame Änderung der Eigenkapital-Option vor deren Ausübung in dieser Position berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zinsrisiken begegnet Fraport durch Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie aus bestehenden, variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsswaps sowie Zinsswaps mit eingebetteten Floors abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten.

Die im Zusammenhang mit der Finanzierung der griechischen Gesellschaften im Vorjahr bestehenden Derivate wurden im Geschäftsjahr 2022 im Rahmen einer erfolgten Refinanzierung vorzeitig aufgelöst. Die Bewertungsergebnisse der Derivate wurden während der Laufzeit im sonstigen Ergebnis erfasst und führten im Zuge des Abgangs zu einem Recycling der Erträge in Höhe von 8,3 Mio €, die im Finanzergebnis ausgewiesen werden.

Zum Abschlussstichtag besteht im Konzern ein Zinsswap (im Vorjahr: drei).

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Zinsswaps	30,0	160,7	-0,7	-9,3	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	0,0	130,7	0,0	-4,7	0,0	0,0
davon Trading	30,0	30,0	-0,7	-4,6	0,0	0,0
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	0,0	-22,4	0,0	0,0

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen:

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	0,0	4,7
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	0,7	4,6
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	0,0	22,4

Es wird ein Zinsswap (im Vorjahr: ein) als FVTPL klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

42 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand als Hauptentscheidungsträger und ist als Anlage des Anhangs beigefügt.

Für die Segment-Berichterstattung werden dieselben Rechnungslegungsvorschriften zugrunde gelegt, wie sie im Konzern-Abschluss angewendet werden.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG am Standort Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling und International Activities & Services eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Konzern-Gesellschaften, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Dem Segment Aviation sind der Strategische Geschäftsbereich Aviation sowie die in die Prozesse am Standort Frankfurt eingegliederten Konzern-Gesellschaften zugeordnet.

Das Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst. Zudem werden diesem Segment die Konzern-Gesellschaften zugeordnet, die in diese Aktivitäten am Standort Frankfurt integriert sind.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Konzern-Gesellschaften gebündelt.

Das Segment International Activities & Services umfasst aggregiert aufgrund der Gleichartigkeit der ökonomischen Kriterien die Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und die Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen (International Activities). Die Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften besteht in dem Betrieb von Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt oder der Erbringung von flughafenahen Dienstleistungen und ist überwiegend ausgerichtet auf die Nutzer der Flughafeninfrastruktur. Sie unterliegt in Teilbereichen landesspezifischen regulatorischen Vorgaben für den Betrieb von Flughafeninfrastruktur. Daneben werden dem Segment die internen Servicebereiche Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Konzern-Gesellschaften sowie der Strategische Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen zugeordnet, da sie überwiegend interne Leistungen für den Fraport-Konzern erbringen.

Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen sowie dem Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 64,3 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 22,2 Mio € und ein EBIT von -7,2 Mio €.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicebereiche, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicebereiche werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment International Activities & Services zugeordnet. Die Konzern-Gesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport-AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen und Energieversorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Des Weiteren sind in den intersegmentären Erträgen diejenigen Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus Unternehmenszusammenschlüssen und gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand dieser Struktur eindeutig einem Segment zugeordnet.

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA, Peru und Brasilien. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 90,0 Mio € (im Vorjahr: 68,3 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 erhöhten sich von 551,6 Mio € im Vorjahr auf 595,9 Mio € zum 31. Dezember 2022. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen im Jahr 2022 590,1 Mio € (im Vorjahr: 345,2 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 1.094,9 Mio € (im Vorjahr: 726,7 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 443,8 Mio € (im Vorjahr: 255,4 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2022 1.933,0 Mio € (im Vorjahr: 1.986,7 Mio €).

Die Zugänge bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die FraAlliance GmbH (Segment Aviation) sowie die PEG Europa Real Estate GmbH (Segment Retail & Real Estate). Der Abgang bei den assoziierten Unternehmen betrifft die Veräußerung sämtlicher Anteile an der Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) (Segment Interanational Activities & Services). Darüber hinaus erfolgte im Geschäftsjahr 2022 die Veräußerung der Kapitalanteile an der D-Port Logistik GmbH (Segment Retail & Real Estate). Die Effekte aus den Zu- beziehungsweise Abgängen werden in Tz. 2 näher erläutert. Die vorgenannten Veränderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Segment-Berichterstattung.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 740,8 Mio € (im Vorjahr: 467,8 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

43 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

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

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

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

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

Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

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

Die Zusammensetzung der Finanzmittelbestände und die Darstellung von zahlungsunwirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten sind in den folgenden Übersichten enthalten. Bezüglich der Entwicklung der Leasingverbindlichkeiten wird auf die Angaben in Tz. 20 verwiesen.

Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

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

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

in Mio €	1.1.2022	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Sonstige zahlungswirksame Veränderungen der Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2022
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	9.306,4	2.011,6	-913,8	52,3	31,6	33,7	6,8	-812,6	9.716,0
Kurzfristige Finanzschulden	627,6	0,0	-393,4	139,0	19,1	4,7	0,0	812,6	1.209,6
Sonstige Finanzierung	30,8	0,0	-4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	26,8

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

in Mio €	1.1.2021	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Zahlungswirksame Veränderungen der kurzfristigen Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2021
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	6.936,5	2.798,4	0,0	0,0	12,3	-4,4	7,2	-443,6	9.306,4
Kurzfristige Finanzschulden	810,7	0,0	-424,2	-244,6	42,1	0,0	0,0	443,6	627,6
Sonstige Finanzierung	40,3	0,0	-9,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,8

Sonstige Angaben

44 Long-Term Incentive Programm (ab 2020 Performance Share Plan PSP)

Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

- Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70 %) – Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich zwischen dem tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.
- Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR) (Zielgewichtung 30 %) – Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und der Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Zum 1. Januar der Jahre 2017 bis 2019 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

Performance Share Plan

Mit Wirkung vom 1. Januar 2020 wurde als langfristige Performance-Vergütung für den Vorstand das bisherige Long-Term Incentive Programm (LTIP) in einen Performance Share Plan (PSP) mit einer unveränderten Performance-Periode von vier Jahren umgestaltet. Dabei wurde zunächst der dreijährige Long-Term Strategy Award in das bisherige LTIP überführt, um die Vergütung noch nachhaltiger und langfristiger aufzustellen.

Die langfristige Performance Vergütungs-Komponente besteht aus einem Performance Share Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode. Bei Planbeginn wird jedem Vorstandsmitglied ein im Dienstvertrag festgelegter Zielbetrag in € als Zuteilungswert in Aussicht gestellt. Dieser Betrag wird durch den initialen Fair Value (das heißt den finanzmathematisch ermittelten Zeitwert nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütung“) je Performance Share zum Beginn der Performance-Periode dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl zugeteilter virtueller Performance Shares ergibt.

Die Zielerreichung für den Performance Share Plan bemisst sich anhand von zwei Leistungskriterien, dem Gewinn pro Aktie (Earnings Per Share – EPS) und der relativen Aktienrendite (Total Shareholder Return – TSR) gegenüber den Unternehmen des MDAX.

- Das Kriterium Earnings per Share (EPS) wird als internes, finanzielles Leistungsziel genutzt und mit einer Gewichtung von 70 % berücksichtigt. Das Leistungskriterium EPS setzt Anreize, profitabel und gewinnorientiert zu wirtschaften. Dies bildet die Grundlage für ein nachhaltiges und langfristiges Wachstum der Fraport AG, sichert die Finanzierungsfähigkeit notwendiger Investitionen und stellt somit die Erreichung wichtiger strategischer Ziele sicher. Langfristiges Wachstum hilft der Fraport AG damit auch bei der Realisierung des Ziels, sich als Europas bester Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe im Wettbewerb zu setzen. Bei der Ermittlung der Zielerreichung des EPS wird ein aus der strategischen Planung abgeleiteter Zielwert mit dem tatsächlich erreichten EPS-Wert verglichen. Dabei wird der Durchschnitt der während der Performance-Periode ermittelten jährlichen Ist-EPS-Werte mit dem durchschnittlichen Plan-EPS verglichen. Entspricht der durchschnittliche Ist-EPS-Wert dem durchschnittlichen Plan-EPS (Zielwert), beträgt der Zielerreichungsgrad 100 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 50 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert mehr als 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der

Zielerreichungsgrad 0 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % oder mehr oberhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 150 %. Zwischen den Punkten entwickelt sich der Zielerreichungsgrad linear.

- Als weiteres Leistungskriterium wird mit dem relativen Total Shareholder Return (TSR) ein externes, auf den Kapitalmarkt ausgerichteteres Leistungskriterium genutzt, das mit 30 % gewichtet wird. Der relative TSR berücksichtigt die Entwicklung des Aktienkurses von Fraport zuzüglich fiktiv reinvestierter Brutto-Dividenden im Vergleich zu einer vordefinierten Vergleichsgruppe. Der relative TSR verknüpft die Interessen von Vorstand sowie Aktionären und integriert eine relative Erfolgsmessung in das Vorstandsvergütungssystem. Somit wird ein Anreiz zur langfristigen Outperformance der relevanten Vergleichsgruppe geschaffen. Die Fraport AG verfolgt das Ziel, eine attraktive Kapitalanlage für Aktionäre zu sein, und incentiviert daher überdurchschnittlichen Erfolg am Kapitalmarkt. Die Zielerreichung für den relativen TSR basiert auf einem Vergleich mit dem MDAX. Der Aufsichtsrat erachtet den MDAX als eine angemessene Vergleichsgruppe, da die Fraport AG in diesem Index gelistet ist und der MDAX aus Unternehmen mit einer vergleichbaren Größe besteht. Für die Berechnung des TSR in der Performance-Periode der Aktie der Fraport AG sowie des MDAX wird für jedes Jahr der Performance-Periode jeweils das arithmetische Mittel der Schlusskurse über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Beginn eines Jahres der Performance-Periode sowie über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Ende eines Jahres der Performance-Periode ermittelt, durch die vier Jahre einer Performance-Periode gemittelt und in Relation gesetzt. Bei der Ermittlung des arithmetischen Mittels der Schlusskurse zum Ende der Performance-Periode werden zudem die fiktiv reinvestierten Brutto-Dividenden berücksichtigt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG der TSR-Performance der Vergleichsgruppe entspricht. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 Prozentpunkte unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 50 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG mehr als 25 % unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 0 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 Prozentpunkte oder mehr über der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 150 %. Zielerreichung zwischen den festgelegten Zielerreichungspunkten werden linear berücksichtigt.

Für alle zwischen den Geschäftsjahren 2014 bis 2019 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-Tranche multipliziert mit dem relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt begrenzt. Der relevante Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt entspricht dabei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahres, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt.

Für alle ab dem Geschäftsjahr 2020 ausgelobten Performance Shares werden bei Planbeginn für die Dauer der vierjährigen Performance-Periode Leistungskriterien gesetzt. Die Leistungskriterien erlauben eine Zielerreichung in der Bandbreite von 0 % bis 150 %. Nach Ablauf der vierjährigen Performance-Periode wird die Zielerreichung der Leistungskriterien festgestellt und die finale Anzahl der virtuellen Performance Shares bestimmt. Die Auszahlungshöhe wird durch die Multiplikation der ermittelten finalen Anzahl an Performance Shares mit dem dann geltenden durchschnittlichen Kurs der Fraport AG-Aktie der letzten drei Monate vor Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performanceperiode pro Aktie ausgezahlten Dividenden berechnet. Der auszuzahlende Wert der Performance Shares ist damit abhängig von der Zielerreichung der Leistungskriterien sowie dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Der maximale Auszahlungsbetrag ist für jede Tranche beim Vorstand auf 150 % und bei den Führungskräften auf 125 % des bei Planbeginn maßgeblichen Zuteilungswertes begrenzt.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden 100.624 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2022 wird eine Rückstellung für die noch laufenden LTIP Tranchen in Höhe von 1,9 Mio € und das PSP in Höhe von 3,0 Mio € ausgewiesen.

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 ein aufwandswirksamer Effekt von 1,1 Mio € (im Vorjahr Aufwand: 5,8 Mio €), welcher im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfallen 0,7 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) auf Vorstände und 0,4 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter

Tranche	Fair Value 31.12.2022 Vorstand	Fair Value 31.12.2022 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2021 Vorstand	Fair Value 31.12.2021 Leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2019	34,01	36,55	52,10	56,60
Geschäftsjahr 2020 ¹⁾	9,45	10,61	17,06	16,11
Geschäftsjahr 2021 ²⁾	39,39	32,14	46,95	35,72
Geschäftsjahr 2022	25,75	22,20	42,53	33,54

¹⁾ Fair Value für den Vorstand seit dem Geschäftsjahr 2020 i.R. des PSP berechnet

²⁾ Fair Value für die leitenden Angestellten ab dem Geschäftsjahr 2021 erstmals im Rahmen des PSP berechnet

Zum 1. Januar 2019 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums. Seit dem Geschäftsjahr 2020 ist die Gewichtung der einzelnen Tranchen sowohl für den Vorstand als auch den leitenden Mitarbeiter gleich.

Die Zielerreichung für die jeweiligen Leistungskriterien der Tranchen ab dem Geschäftsjahr 2020 werden nach Planende (2023) im darauffolgenden Vergütungsbericht veröffentlicht.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2022 wurden am 1. Januar 2022 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2025.

Die Höhe der Auszahlung je virtueller Aktie entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im Xetra-Handel an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen. Ab dem Geschäftsjahr 2021 entspricht die Höhe der Auszahlung aus dem PSP dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im Xetra-Handel in den letzten drei Kalendermonaten vor dem Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performance-Periode gezahlten Dividenden.

Der Anspruch auf die PSP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat. Die Zahlung erfolgt dann binnen eines Monats.

Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt auf Basis des Fair Values je Aktie einer Tranche. Für die Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die relevante Zahlung zu bestimmen.

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2019 bis 2022 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

Zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.

Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen Xetra-Schlusskursen für die Fraport AG und ab dem Geschäftsjahr 2020 auch für den MDAX.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP beziehungsweise des PSP zugrunde gelegt.

45 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Bürgschaften	2,1	2,5
Garantien	1.721,1	673,5
davon Vertragserfüllungsgarantien	1.644,3	585,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	89,9	79,6
Gesamt	1.813,1	755,6

Die abgeschlossenen Garantien resultieren überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten.

Die Garantien enthalten mit 1.644,3 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien, von denen die wesentlichsten nachfolgend erläutert werden.

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 bestehen Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden im Jahr 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen in Höhe von 31,2 Mio € (im Vorjahr: 37,8 Mio €). Garantien mit den damit zusammenhängenden Bautätigkeiten (im Vorjahr: 29,4 Mio €) und der Finanzierung (im Vorjahr: 7,3 Mio €) existieren nicht mehr. Beide Garantien sind aufgrund vertraglicher Erfüllungen und Vereinbarungen in 2022 erloschen.

Im Dezember 2021 haben die Fraport AG und ihr Partnerunternehmen TAV Airports Holding in einem Bieterverfahren den Zuschlag für die neue Konzession zum Betrieb des türkischen Flughafens Antalya erhalten (vgl. Tz 22). Diese neue Konzession läuft von 2027 bis 2051. Im Zuge dieses Erwerbs musste die Konzessionsgesellschaft Fraport TAV Antalya Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. mit Unterzeichnung des Konzessionsvertrags am 28. Dezember 2021 eine Vertragserfüllungsgarantie gegenüber der türkischen Luftfahrtbehörde als Konzessionsgeber vorlegen. Diese Garantie wird aktuell durch die türkische Ziraat Bank gestellt und durch die Gesellschafter entsprechend ihrer Anteile im Konsortium rückbesichert (Fraport-Anteil: 38,3 Mio €).

Im ersten Quartal 2022 wurde im Zusammenhang mit dieser neuen Konzession in Antalya eine Vorauszahlung auf die Konzessionsgebühr in Höhe von 1.812,5 Mio € an den türkischen Konzessionsgeber geleistet. Hierfür hat die Konzessionsgesellschaft eine Finanzierung in Höhe von 1.225,0 Mio € über ein Bankenkonsortium aufgenommen. Zur Finanzierung der vertraglich verpflichtenden Ausbautätigkeiten am Standort Antalya wurden weitere Finanzmittel von Banken in Anspruch genommen, so dass die Betriebsgesellschaft zum Stichtag Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt circa 1.361,0 Mio € zeigt. Die Fraport AG, als Gesellschafterin, hat entsprechend ihrem Anteil eine Finanzierungsgarantie zugunsten des Bankenkonsortiums in Höhe von insgesamt 687,3 Mio € begeben.

Im Zusammenhang mit der aktuell bestehenden Konzession am Flughafen Antalya, Türkei, an der die Fraport AG zu 50% beteiligt ist, wurden 2022 vertragsgemäß die Gesellschaftergarantien von bislang 150,0 Mio € (75,0 Mio € Fraport-Anteil) auf 125,0 Mio € (62,5 Mio € Fraport-Anteil) für ein bestehendes Darlehen (Finanzierung durch die türkische Akbank beziehungsweise als ausreichende Bank die spanische Banco Santander) reduziert. Weiterhin besteht im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 3,8 Mio € (im Vorjahr: 5,6 Mio €).

Betreffend die Konzessionsverträge in Porto Alegre und Fortaleza, Brasilien, bestehen Garantien in Höhe von 401,7 Mio € (im Vorjahr: 376,4 Mio €).

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 3.000 Mio INR beziehungsweise 34,0 Mio € (im Vorjahr: 35,6 Mio €) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist, nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 24,6 Mio € (im Vorjahr 14,6 Mio €). Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen der Tochtergesellschaft in Lima

Bei den Konzern-Gesellschaften Fraport USA bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 7,0 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr 7,5 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 6,5 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei der Konzern-Gesellschaft Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 6,9 Mio € (im Vorjahr: 13,1 Mio €). Unter die sonstigen Eventualverbindlichkeiten fallen im Jahr 2022 auch mögliche Ansprüche der lokalen Behörden gegen die brasilianische Fraport-Gesellschaft in Porto Alegre für die Umsiedlung/den Bau alternativer Wohngebäude für die Bewohner der an das Flughafengelände angrenzenden Siedlung "Vila Nazare". Die Umsiedlung ist vollständig abgeschlossen. Trotz einer möglichen Aktivierung dieser Aufwendungen sind diese unter den Haftungsverhältnissen auszuweisen. In Summe handelt es sich bei diesem Sachverhalt um umgerechnet 68,5 Mio € (im Vorjahr 52,9 Mio €).

Von den Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 107,1 Mio € (im Vorjahr: 120,1 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen in Höhe von 34,0 Mio € (im Vorjahr: 35,6 Mio €).

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen sonstige Verpflichtungen in Höhe von 144,4 Mio € (im Vorjahr 48,4 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme in Höhe von 59,1 Mio €, (im Vorjahr: 24,0 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 80,1 Mio € (im Vorjahr: 5,3 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

In den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, Lima, Peru, Fortaleza und Porto Alegre, Brasilien, sowie der 14 griechischen Regionalf Flughäfen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafeninfrastruktur vereinbart worden (siehe auch Tz. 49).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten neben dem Bestellobligo weiterhin zukünftige Aufwendungen aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen über Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen. Für diese Verträge wurden aus Wesentlichkeitsgründen keine Nutzungsrechte nach IFRS 16 angesetzt. Die Verträge werden wie Operate Leases im Aufwand erfasst.

Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.387,3	1.234,3

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operate Leases

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	6,7	6,9
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	7,2	8,0
länger als 5 Jahre	0,1	0,0
Gesamt	14,0	14,9

47 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu überwachen sowie durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Dazu werden, je nach Einschätzung des Risikos, ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Neu abgeschlossene derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, zum Beispiel für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Vorstand Controlling und Finanzen monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Vorstand Controlling und Finanzen sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzern-Finanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Ausführungen wird auf das Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB-“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB-“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen. Es wird ein niedriges Kreditrisiko angenommen, sofern der Schuldner eines finanziellen Vermögenswerts bei Erstantritt beziehungsweise am Bilanzstichtag ein externes Rating mit „Investment Grade“ aufweist.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die wesentlichen Wertpapiere und Schuldscheindarlehen wie folgt:

Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Fremdkapitalinstrumente	1.281,7	901,5

Die Bruttobuchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
AAA	6,2	0,0
AA+	5,1	5,5
AA	38,9	29,1
AA-	187,3	45,1
A+	252,6	76,4
A	161,5	197,7
A-	93,9	66,3
BBB+	252,6	191,7
BBB	192,6	228,1
BBB-	87,4	61,6
BB	0,0	0,0
Nicht geratet	3,6	0,0
Gesamt	1.281,7	901,5

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln (zum Bruttobuchwert) besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende langfristige Emittentenratings:

Emittentenrating liquide Mittel

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	0,0	0,0
AA-	389,0	210,0
A+	631,7	713,2
A	300,8	332,4
A-	629,4	1.016,2
BBB+	159,7	181,0
BBB	3,6	2,7
BBB-	0,8	0,4
BB+	0,0	0,0
BB	0,0	0,0
BB-	16,2	9,9
B+	0,0	0,0
B	0,0	0,9
B-	451,8	193,9
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	2,2	2,3
Gesamt	2.585,2	2.662,9

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen in Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert

werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2022

in Mio €	Summe	2023		2024		2025 – 2029		2030 – 2034		2035 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	12.622,1	236,0	1.199,9	221,3	1.433,6	824,7	6.101,1	317,2	1438,9	143,6	705,8
Leasingverbindlichkeiten	264,2	–	47,6	–	41,1	0	136	0	8,3	0	31,2
Konzessionsverbindlichkeiten	2.037,4	–	48,1	–	25,8	–	263,8	–	305,9	–	1.393,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	506,7	–	444,4	–	52,7	–	9,4	–	0,2	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	100,6	–	88,6	–	4,7	–	0,1	–	–	–	7,2
Derivative Finanzinstrumente	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsswaps	0,7	0,3	–	0,2	–	0,2	–	–	–	–	–
davon Trading	0,7	0,3	–	0,2	–	0,2	–	–	–	–	–
davon Hedge Accounting	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2021 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2021

in Mio €	Summe	2022		2023		2024 – 2028		2029 – 2033		2034 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	11.366,4	182,0	555,9	174,9	862,8	701,3	6.069,3	279,2	1.889,1	125,7	526,2
Leasingverbindlichkeiten	289,6	0	49,3	–	42,8	0	154,8	0	10,6	0	32,1
Konzessionsverbindlichkeiten	2.519,4	0	24,6	0	41,3	0	288,2	0	357,3	0	1.808,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	370,6	0	298,8	0	57,4	0	12,0	0	2,4	0	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	76,5	0	55,8	0	10,5	0	–	0	–	0	10,2
Derivative Finanzinstrumente	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zinsswaps	17,4	4,1	0	3,2	0	7,8	0	2,2	0	0,1	0
davon Trading	4,5	1,4	0	1,3	0	1,8	0	–	0	–	0
davon Hedge Accounting	12,9	2,7	0	1,9	0	6,0	0	2,2	0	0,1	0

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettzahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

In Projektfinanzierungen von ausländischen Konzern-Gesellschaften sind für diese Art von Finanzierungen typische Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Darüber hinaus wurden für die Besicherung der Projektfinanzierung Verpfändungen, beispielsweise der Unternehmensanteile oder der mit den Dienstleistungskonzessionen in Verbindung stehenden Vermögenswerten, vereinbart.

In besonderen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG sind Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft enthalten. Sofern sich durch derartige Veränderungen nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Zum Stichtag befanden sich die meisten Gesellschaften im Einklang mit den Bestimmungen der Finanzierungsverträge. Für Gesellschaften, die die geforderten Finanzkennzahlen nicht einhalten konnten, wurden zum 31. Dezember 2022 im Einklang mit den dafür vorgesehenen Regelungen in den Finanzierungsverträgen Einigungen mit den finanzierenden Banken erzielt.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash-Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar (US-\$) und Peruanischem Nuevo Sol (PEN). Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und gegebenenfalls durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden bei einer Abweichung von 10 % diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

Währungskurs sensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2022		31.12.2021	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-\$/PEN	0,40	0,40	0,26	0,26

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird, so weit wie möglich, durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Finanzrisikoausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Auswirkungen von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des Zehn-Jahres-Euroswapsatzes. Dabei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken dürfen einfache derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Floors und Swaptions eingesetzt werden.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung.

Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: Euro (EUR): 3,25 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,25 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 15,75 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,00 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 4,00 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 10,50 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2022 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 8,6 Mio € (im Vorjahr: 28,2 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 8,6 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 7,6 Mio € (im Vorjahr: 26,5 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2022	8,6	1,0	7,6
31.12.2021	28,2	1,7	26,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 39,7 Mio € (im Vorjahr: 47,9 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 39,7 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 107 Basispunkte (im Vorjahr: 33 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2022	8,2	0,6	7,6
31.12.2021	26,8	0,3	26,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 107 Basispunkte (im Vorjahr: 33 Basispunkte) beträgt -25,1 Mio € (im Vorjahr: -9,4 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -25,1 Mio € höher (niedriger).

Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen und verfolgt darüber hinaus sehr aufmerksam die Entwicklung auf den verschiedenen Finanzierungsmärkten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten
	– liquide Mittel
	– kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2022	31.12.2021
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	6,9	8,4
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	3,3	2,8

Infolge des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie und der signifikant negativen finanziellen Entwicklung im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit konnten die dargestellten Bandbreiten beziehungsweise Schwellenwerte in Bezug auf die Verschuldungskennzahlen teilweise nicht eingehalten werden. Im Geschäftsjahr 2022 wird angesichts der weiterhin auf niedrigem Niveau erwarteten operativen Entwicklung und den voranschreitenden Bautätigkeiten, insbesondere am Standort Frankfurt und in Lima, eine weitere Erhöhung der Netto-Finanzschulden erwartet. Infolgedessen liegt die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA im Konzern voraussichtlich im hohen einstelligen Bereich. Es wird jedoch erwartet, dass sich diese Kennzahl aufgrund der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wieder dem Zielwert von fünf annähert.

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2022 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

48 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und deren Tochterunternehmen. Darüber hinaus enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge im Geschäftsjahr 2021 den vom Bund und dem Land Hessen gleichermaßen gewährten Ausgleich für die im ersten Lockdown 2020 entstandenen Vorhaltekosten (siehe auch Tz. 7). Die vom Land Hessen in diesem Zusammenhang gebilligte Ausgleichszahlung belief sich auf 79,9 Mio €.

Alle Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2022	0,9	0,2	98,7	4,9	19,6
Umsatzerlöse	2021	0,8	0,4	87,7	6,2	19,0
	2022	1,7	7,5	6,5	14,5	80,8
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2021	1,3	8,1	10,9	12,8	47,6
	2022	0,0	0,0	0,8	0,1	0,0
Zinsen	2021	0,0	0,0	0,2	15,3	0,0
	2022	0,0	0,0	10,5	0,5	0,0
Forderungen	2021	0,0	0,1	5,6	79,9	0,0
	2022	0,0	0,0	27,7	0,0	0,0
Darlehensforderungen	2021	0,0	0,0	14,5	76,1	0,0
	2022	0,1	0,0	37,4	2,5	4,7
Verbindlichkeiten	2021	0,0	0,2	16,3	2,8	4,1

Die Darlehensforderungen beziehungsweise Forderungen gegenüber assoziierte Unternehmen im Geschäftsjahr 2021 beinhalten im Wesentlichen das Darlehen und die Zinsforderungen gegenüber der Thalita Trading Ltd.. Im Zusammenhang mit den bestehenden Sanktionsmaßnahmen gegen Russland infolge des Ukraine-Kriegs erfolgte zum 30. Juni 2022 die vollständige Abschreibung der Forderungen im Berichtszeitraum (siehe Tz. 22).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen beinhalten insbesondere erhaltene Vorabdividenden für das Geschäftsjahr 2022.

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 45 und Tz. 46 verwiesen. Zu den sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Personen siehe Tz. 46.

Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihre Familienangehörigen definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

Vergütung des Managements

Mio €	2022	2021
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	7,5	4,3
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,1	1,4
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,0
Aktienbasierte Vergütungen	2,9	3,2
Gesamt	11,5	8,9

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats Tätigkeit. Darüber hinaus erhalten sie eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2022 gewährten Zuwendungsbetrag für den Performance Share Plan (PSP, siehe auch Tz. 54).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 3,4 Mio € (im Vorjahr: 3,3 Mio €).

Mit einem ehemaligen Vorstandsmitglied besteht ein Vertrag zur Erbringung von Beratungsleistungen mit einem Vertragsvolumen im Berichtsjahr < 0,2 Mio €. Der Vertrag ist zu marktüblichen Konditionen geschlossen.

Für Aufsichtsratsmitglieder bestehen ausstehende Salden im Zusammenhang mit gebildeten Rückstellungen in Höhe von 0,9 Mio €.

49 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Demnach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International-Civil-Aviation-Organization-(ICAO-)Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs-Entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs-Entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie seit 1. Juli 2012 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die zuständige Genehmigungsbehörde für den Flughafen Frankfurt Main ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt und wird in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.
- Ab dem 1. Januar 2022 erfolgte eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 4,3 % sowie eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Entgelte. Darüber hinaus enthält die Entgeltordnung ein Anreizprogramm „Recovery Program FRA 2022“ für Airlines mit dem Ziel, nach den pandemiebedingten Einbrüchen einen zügigen Wiederanstieg des Passagiervolumens am Flughafen Frankfurt Main zu fördern.

- Zum 1. Januar 2023 tritt eine neue Entgeltordnung in Kraft, die eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 4,9 % sowie einem weiteren Anstieg der Lärmzuschläge vorsieht. Auch das Anreizprogramm für Airlines „Recovery Program FRA 2023“ ist in der Entgeltordnung 2023 enthalten.
- Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 34,76 % (im Vorjahr: 28,97 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.
- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG im Jahr 2022 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 16,22 % (im Vorjahr: 17,60 %) und auf Infrastrukturentgelte 13,35 % (im Vorjahr: 11,33 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 35,67 % (im Vorjahr: 42,10 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen. Am 18. Oktober 2022 wurde die Verlängerung der Konzession um fünf Jahre bis November 2046 beschlossen. Mit der Verlängerung geht eine zusätzliche Investitionsverpflichtung in Höhe von 10 Mio € einher.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt nach der im Jahr 2022 beschlossenen Verlängerung 40 Jahre. Weitere Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber) den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima, Peru.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde im Jahr 2017 von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert und endet unter Berücksichtigung einer bestehenden zehnjährigen Verlängerungsoption in 2051. Mit der Verabschiedung der Änderungen wurde der Gesellschaft das zum Flughafenbau benötigte Land übergeben. Im Gegenzug ist sie verpflichtet, in die Flughafeninfrastruktur zu investieren. Im Rahmen des Ausbauprojekts sind die Baumaßnahmen für den luftseitigen Ausbau des Flughafens inzwischen abgeschlossen. Für den Bau des neuen Passagierterminals hat LAP ein Baukonsortium beauftragt, welches als Generalunternehmer die in der Branche üblichen EPC-Leistungen (Engineering, Procurement, Construction) übernimmt, die sämtliche Planungs-, Beschaffungs- und Baumaßnahmen umfassen. Aufgrund der Größe und Komplexität des Projektes sind mit dem Ausbauprogramm diverse Risiken verbunden. Bezüglich weiterer Erläuterungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Neben den Investitionen bestehen für die Gesellschaft weitere Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafeninfrastruktur.

Der Konzessionsnehmer ist zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-\$ p. a., inflationsbereinigt mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Lande-Entgelte und 20 % der internationalen Passagier-Entgelte (TUUA). Des Weiteren wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

Fraport Regional Airports of Greece

Am 14. Dezember 2015 unterzeichneten Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren.

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wurde eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von anfänglich 11,3 Mio € p. a. für Fraport Greece A und von 11,6 Mio € p. a. für Fraport Greece B festgelegt. Die Mindestkonzessionszahlungen werden jeweils um eine inflationsbedingte Anpassung bereinigt. Darüber hinaus steht dem Konzessionsgeber mit Beginn der Konzession über die gesamte Laufzeit eine weitere Abgabe in Höhe von circa 1 € pro abfliegenden Passagier zu. Ab 2021 wird gemäß Konzessionsvertrag zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B erhoben. Im Zusammenhang mit den entstandenen Schäden infolge der Coronavirus-Pandemie hat das griechische Parlament eine Kompensationsvereinbarung für die im vergangenen Jahr entstandenen operativen Verluste ratifiziert. Die Entschädigung erfolgt in Abhängigkeit von der Passagierentwicklung durch den Erlass von fixen Konzessionszahlungen und einen späteren Beginn der ebenfalls zu leistenden variablen Konzessionsgebühr. Aufgrund des Erlasses der fixen Konzessionszahlungen der Jahre 2019 bis 2022 ergab sich im Vorjahr ein positiver Effekt auf die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von insgesamt 92,8 Mio €. Der weitere Erlass der fixen Konzessionsgebühr des Jahres 2023 wurde im Geschäftsjahr 2022 beschlossen und resultierte in einem Ertrag in Höhe von 23,6 Mio €.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Die Baumaßnahmen wurden im April 2021, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, abgeschlossen. Darüber hinaus

werden in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen.

Im Gegenzug ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Nach dem Abschluss der Baumaßnahmen im Rahmen der 40-jährigen Konzession wurden die Entgelte auch an den verbleibenden drei Flughäfen Kos, Santorini und Thessaloniki, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, im April 2021 auf durchschnittlich 18,50 € je abfliegenden Passagier zuzüglich lokaler Inflationsentwicklung angehoben.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughäfen einschließlich durchgeführter Investitionen in einem definierten, ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

Fraport Brasil Aeroporto de Fortaleza und Fraport Brasil Aeroporto de Porto Alegre

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten der Fraport-Konzern und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Nach Zahlung der anfänglichen Einmalgebühren von inflationsbereinigt 291,8 Mio BRL (73,5 Mio €) für Porto Alegre beziehungsweise von 426,9 Mio BRL (107,5 Mio €) für Fortaleza sowie der Erfüllung weiterer aufschiebender Bedingungen begannen Ende August 2017 die Laufzeiten der Konzessionen für Fortaleza von 30 Jahren und für Porto Alegre von 25 Jahren. Der operative Betrieb der beiden Flughäfen wurde vom Fraport-Konzern am 2. Januar 2018 übernommen.

Zusätzlich zu den geleisteten initialen Konzessionsgebühren sind im Fraport-Konzern weitere Anschaffungskosten in Höhe von rund 54,2 Mio € im Rahmen des Erwerbs der Konzession angefallen.

Neben den genannten Zahlungen sind ab 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung in Höhe von anfänglich 9,4 Mio BRL für den Flughafen Fortaleza zu leisten. Für den Flughafen Porto Alegre wurde im Geschäftsjahr 2022 eine Vereinbarung mit den Behörden zur vorzeitigen Zahlung der gesamten fixen Mindestkonzessionszahlungen in Höhe von 37,6 Mio BRL (rund 6,7 Mio €) getroffen. Die Zahlung erfolgte bereits im Dezember 2022. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten. Zur Kompensation der Effekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie wurde mit den zuständigen Behörden für das Geschäftsjahr 2022 erneut eine Einigung erzielt. Der sich daraus ergebende Erstattungsanspruch in Höhe von 18,5 Mio € (im Vorjahr: 26,5 Mio €) wird in den Folgejahren ebenfalls gegen fällige variable und fixe Konzessionszahlungen sowie eine zeitlich befristete Erhöhung der Flughafenentgelte verrechnet.

Zudem bestehen im Rahmen der Konzessionsverträge Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Mit der Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in Porto Alegre im zweiten Quartal 2022 wurden die geplanten, großen Infrastrukturmaßnahmen an beiden Flughäfen abgeschlossen.

Für die Gesellschaften bestehen darüber hinaus weitere vertragsmäßig definierte Standards und Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Bereitstellung, der Nutzung und der Erhaltung der Flughäfen.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der beiden Flughäfen ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughafeninfrastruktur in einem Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen, der den ordnungsmäßigen Betrieb der Flughäfen weiterhin gewährleistet. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

50 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 hat die FraSec Fraport Security Services GmbH in einem zweiten Schritt 25 % der Geschäftsanteile an der FraSec Aviation Security GmbH, vormals FraSec Luftsicherheit GmbH, an die Dr. Sasse Gruppe übertragen. Im Zuge dieser Übertragung hält die Dr. Sasse Gruppe mit insgesamt 51 % die Mehrheit der Anteile an der FraSec Aviation Security GmbH. Die Entkonsolidierung und Erfassung der verbleibenden Anteile zum Fair Value wird mit dem Vollzug des Verkaufs erfolgen. Der Abgang wirkt sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns aus.

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

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

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

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

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

Fraport geht gegenwärtig von einer Einigung mit dem Konzessionsgeber aus.

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

51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2022 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- AirIT Services GmbH
- Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- Airport Cater Service GmbH
- Fraport Ausbau Süd GmbH

- Fraport Brasil Holding GmbH
- Fraport Casa GmbH
- Fraport Passenger Services GmbH
- FraSec Fraport Security Services GmbH
- FraSec Services GmbH
- FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2022 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch:

- FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH
- FraSec Flughafensicherheit GmbH

52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2022 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

British Columbia Investment Management Corporation, Victoria, Canada hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 24. Januar 2022 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 21. Januar 2022 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,71 % (das entspricht 2.509.588 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2022 wie folgt dar:

Der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2022 52,23 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,92 %.

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

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2022): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, British Columbia Investment Management Corporation 2,71 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 36,62 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 15. Dezember 2022 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmenshomepage unter

☑ <http://www.fraport.de/corporategovernance> dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2022

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt.

Neben dem Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.081,6 Tsd € (im Vorjahr: 1.389,8 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit lang- fristiger Anreizwirkung	2022	2021
				Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	742,3	1.765,5	849,0	2.507,8	2.590,3
Anke Giesen	532,1	1.311,5	647,0	1.843,6	1.905,4
Julia Kranenberg (Mitglied des Vorstands seit 01.11.2022)	92,1	350,0	300,0	442,1	–
Michael Müller (Mitglied des Vorstands bis 30.09.2022)	412,8	619,7	121,3	1.032,5	1.915,9
Dr. Pierre Dominique Prümm	538,4	679,0	379,0	1.217,4	1.265,5
Prof. Dr. Matthias Zieschang	586,4	1.409,0	647,0	1.995,4	2.056,5
Summe	2.904,1	6.134,7	2.943,3	9.038,8	9.733,6

Die erfolgsunabhängigen Komponenten beinhalten die Festvergütung sowie die Nebenleistung der jeweiligen Mitglieder des Vorstands. Auf die erfolgsabhängigen Komponenten entfallen die zugewendeten Tantiemen (Zuführung zur Tantiemerückstellung 2022) sowie die zugewendete PSP-Tranche 2022 zum Auslobungszeitpunkt. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ ist die PSP-Tranche 2022 enthalten.

Erfasster Aufwand aus LTIP bzw. PSP (im Vorjahr LSA) für den Vorstand

in Tsd €	2022	2021
	LTIP bzw. PSP	Gesamt (LSA, LTIP/PSP)
Dr. Stefan Schulte	180,3	1.127,1
Anke Giesen	112,7	852,7
Julia Kranenberg (Mitglied des Vorstands seit 01.11.2022)	66,9	0,0
Michael Müller (Mitglied des Vorstands bis 30.09.2022)	135,9	855,2
Dr. Pierre Dominique Prümm	102,0	418,9
Prof. Dr. Matthias Zieschang	137,4	813,2
Summe	735,2	4.067,1

Der erfasste Aufwand aus LTIP (ab Tranche 2020: PSP) beinhaltet die periodengerechten Zuführungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten LTIP-Tranchen (ab Tranche 2020: PSP).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2022 insgesamt mit 1.336,4 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.378,5 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.644 Tsd € (im Vorjahr: 1.548 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 13.173 Tsd € (im Vorjahr: 17.351 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 21.655 Tsd € (im Vorjahr: 21.897 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 55 und Tz. 56 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2022

Im Geschäftsjahr 2022 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 103,4 Tsd € (im Vorjahr: 108,0 Tsd €).

Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR)

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von drei Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß Artikel 19 MAR in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR veröffentlicht.

55 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des VorstandsVorstandsvorsitzender
Dr. Stefan Schulte**Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
und vergleichbaren Kontrollgremien****Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Post AG

Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:– President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of
Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto
de Porto Alegre– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto
de Fortaleza

Vorstand Retail & Real Estate

Anke Giesen**Mitglied im Aufsichtsrat:**

– AXA Konzern AG

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Vorstand Arbeitsdirektorin

Julia Kranenberg

(seit 1.11.2022)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH (seit 1.11.2022)

– LPKF Laser & Electronics AG

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

– Airport Cater Service GmbH (seit 7.11.2022)

– Medical Airport Service GmbH (seit 1.1.2023)

– Terminal for Kids gGmbH (seit 1.1.2023)

Mitglied des Verwaltungsausschusses:– Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden
(seit 1.12.2022)**Mitglied im Präsidium:**

– Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (seit 25.11.2022)

Vorstand Arbeitsdirektor

Michael Müller

(bis 30.9.2022)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH (bis 30.9.2022)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

– Airport Cater Service GmbH (bis 30.9.2022)

– Medical Airport Service GmbH (bis 31.12.2022)

– Terminal for Kids gGmbH (bis 31.12.2022)

Mitglied des Verwaltungsausschusses:– Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden
(bis 30.9.2022)**Mitglied im Präsidium:**

– Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (bis 30.9.2022)

Vorstand Aviation & Infrastruktur

Dr. Pierre Dominique Prümm**Board Director:**

– Société Internationale de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied des Vorstands:

– Flughafen Forum und Region

– stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF)

Vorstand Controlling & Finanzen

Prof. Dr. Matthias Zieschang**Mitglied im Aufsichtsrat:**

– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:– Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of
Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)**Mitglied im Verwaltungsrat:**

– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzender des Börsenrats:

– FWB Frankfurter Wertpapierbörse

56 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Staatsminister Michael Boddenberg
Hessischer Minister der Finanzen

(Bezüge 2022: 130.000 €; Bezüge 2021: 133.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied des Vorstands:

– Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach
– Zentralgenossenschaft des europäischen Fleischgewerbes (Zentrag eG)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Messe Frankfurt GmbH

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a.M. / Erfurt
(2. stv. Vorsitzender des Verwaltungsrats)
– "hessenstiftung - familie hat zukunft"
– Hessische Kulturstiftung
– Leibniz-Institut für Finanzmarktforschung SAFE (LIF-SAFE) e.V.
– Stiftung „Europäische Akademie der Arbeit in der Universität Frankfurt am Main“
– Stiftung Kloster Eberbach
– Stiftung Sigmund-Freud-Institut
– Stifterversammlung der Polytechnischen Gesellschaft e.V.
– Rheingau Musik Festival
– Institute for Law and Finance

stellvertretender Vorsitzender (seit 1.5.2022)

Mathias Venema

ver.di Hessen

(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2022: 80.082,19 €; 2021: 84.500 €)

stellvertretende Vorsitzende

Claudia Amier

Referentin der Betriebsrats-Geschäftsstelle, Frankfurt

(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022; bis 30.4.2022)

Mitglied in der Vertreterversammlung:

– Raiffeisen-Volksbank Aschaffenburg

(Bezüge 2022: 24.773,98 €; 2021: 83.500 €)

Devrim Arslan

Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH
(bis 31.3.2022)

Kaufmännischer Angestellter FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH
(seit 1.4.2022)

(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH (bis 31.3.2022)

(Bezüge 2022: 60.821,92 €; 2021: 67.000 €)

Uwe Becker

Beauftragter der Hessischen Landesregierung für Jüdisches Leben und den
Kampf gegen den Antisemitismus (bis 31.1.2022)

Staatssekretär für Europaangelegenheiten (seit 1.2.2022)

(bis 24.5.2022)

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

– Mainova AG (bis 17.9.2022)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Mitglied im Vorstand des Zweckverbandes Nassauische Sparkasse

(Bezüge 2022: 22.041,10 €; 2021: 62.000 €)

Mandate des Aufsichtsrats**Mitglieder des Aufsichtsrats****Dr. Bastian Bergerhoff**

Stadtkämmerer und Personaldezernent der Stadt Frankfurt am Main
(seit 24.5.2022)

(Bezüge 2022: 38.013,70 €)

Hakan Böllükmeşe

Betriebsratsvorsitzender
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2022: 71.835,62 €; 2021: 67.000 €)

Ines Born

Gewerkschaftssekretärin, Ressortkordinatorin, ver.di Bundesverwaltung,
Ressort 3
(seit 19.7.2022)

(Bezüge 2022: 16.917,81 €)

Hakan Cicek

Betriebsratsmitglied
(bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)

(Bezüge 2022: 54.671,23 €; 2021: 56.500 €)

Yvonne Dunkelmann

Aviation Managerin
(bis 10.2.2022)

(Bezüge 2022: 4.773,98 €; 2021: 24.750,00 €)

Peter Feldmann

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main (bis 11.11.2022)

(Bezüge 2022: 39.000 €; 2021: 39.000 €)

**Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
und vergleichbaren Kontrollgremien****Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:**

- Mainova AG (seit 8.11.2022)
- Messe Frankfurt GmbH
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender)
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Dom Römer GmbH (stellv. Vorsitzender)
- FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH

Mitglied in Betriebskommissionen:

- Hafen und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- Kita Frankfurt Die städtischen Kinderzentren
- Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- Städtische Kliniken Frankfurt am Main - Höchst
- Volkshochschule Frankfurt am Main

Mitglied im Beirat:

- FinTech Community Frankfurt GmbH (stellv. Mitglied)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (seit 24.8.2022)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 11.11.2022)
- Mainova AG
- Messe Frankfurt GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (Vorsitzender)

**Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunter-
nehmen:**

- Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stellvertretender Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender) (bis 11.11.2022)
- Frischezentrum Frankfurt am Main – Großmarktgesellschaft mit beschränkter Haftung (bis 11.11.2022)
- Kulturgesellschaft Bergen-Enkheim mbH (bis 11.11.2022)
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (bis 11.11.2022)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (bis 11.11.2022)

Mitglied im Beirat:

- Thüga AG (bis 11.11.2022)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Peter Gerber Vorstandsvorsitzender Brussels Airlines (bis 31.1.2023)</p> <p>(Bezüge 2022: 40.000 €; 2021: 41.000 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Albatros Versicherungsdienste GmbH</p> <p>Mitglied im Präsidium: – Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.</p> <p>Vize-Präsident: – Arbeitgeberverband Luftverkehr e.V. (AGVL) (seit 1.5.2022)</p>
<p>Dr. Margarete Haase selbstständige Unternehmensberaterin</p> <p>(Bezüge 2022: 102.000 €; 2021: 103.000 €)</p>	<p>Vorsitzende des Aufsichtsrats: – ams OSRAM AG (seit 24.6.2022)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: – ams OSRAM AG (bis 23.6.2022) – ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam – Marquard & Bahls AG</p>
<p>Frank-Peter Kaufmann Mitglied des Hessischen Landtags</p> <p>(Bezüge 2022: 70.000 €; 2021: 72.000 €)</p>	
<p>Dr. Ulrich Kipper Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 57.582,19 €; 2021: 56.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: – operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D., Rechtsanwalt</p> <p>(Bezüge 2022: 88.500 €; 2021: 86.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Dietz AG</p> <p>Non executive Director: – European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)</p> <p>Vorsitzender des Beirats: – Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises</p>
<p>Karin Knappe Betriebsratsmitglied und Vorsitzende des Konzernbetriebsrats, Fraport AG (seit 8.6.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 37.575,35 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: – Vertreterversammlung Unfallkasse Hessen</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: – Medizinischer Dienst Hessen</p>
<p>Ramona Lindner Luftsicherheitsassistentin FraSec Aviation Security GmbH (vormals: FraSec Luftsicherheit GmbH) (seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 49.897,26 €)</p>	
<p>Mira Neumaier Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr, ver.di Bundesverwaltung (bis 30.6.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 24.250 €; 2021: 46.104,17 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: – Lufthansa Cargo AG (bis 30.6.2022)</p> <p>Vizepräsidentin der Sektion Zivilluftfahrt: – Europäische Transportarbeiter-Föderation (bis 30.6.2022)</p> <p>Ordentliches Mitglied des Sektionsausschusses Zivilluftfahrt: – Internationale Transportarbeiter-Föderation (bis 30.6.2022)</p>
<p>Michael Odenwald Staatssekretär a. D.</p> <p>(Bezüge 2022: 66.000 €; 2021: 67.000 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Deutsche Bahn AG (bis 22.7.2022)</p> <p>Mitglied im Beirat: – DB Stiftung gGmbH (bis 29.9.2022)</p>
<p>Matthias Pöschko Betriebsratsmitglied (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022)</p> <p>(Bezüge 2022: 64.821,92 €; 2021: 62.875 €)</p>	
<p>Qadeer Rana Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats FraSec Aviation Security GmbH (vormals: FraSec Luftsicherheit GmbH) (bis 11.8.2022) Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebsrats der FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 12.8.2022) (bis 10.2.2022; seit 16.2.2022; bis 5.1.2023)</p> <p>(Bezüge 2022: 64.821,92 €; 2021: 68.000 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: – FraSec Fraport Security Services GmbH</p>

Mandate des Aufsichtsrats**Mitglieder des Aufsichtsrats****Sonja Wärtges**

Vorsitzende des Vorstands der DIC Asset AG

(Bezüge 2022: 65.000 €; 2021: 67.000 €)

Prof. Dr. Katja Windt

Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH

(Bezüge 2022: 63.000 €; 2021: 64.000 €)

**Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
und vergleichbaren Kontrollgremien****Vorsitzende des Aufsichtsrats:**

– DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA

Mitglied im Vorstand:

– Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Post AG

– Ford Otomotiv Sanayi A.S., Istanbul, Türkei (seit 1.7.2022)

57 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	100	0	0 ¹⁾⁹⁾
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2021	100	-72	-20 ¹⁾
	2022	100	2.260	641 ²⁾
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2021	100	2.283	863 ²⁾
	2022	100	0	0 ¹⁾
AIRMALL Boston Inc., Boston, USA	2021	100	0	0 ¹⁾
	2022	100	-618	0
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	-583	0
	2022	100	-10.778	-6.143
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	-4.451	-4.336
	2022	100	162.616	3.864 ²⁾
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2021	100	162.591	3.126 ²⁾
	2022	100	26	90 ²⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	26	90 ²⁾
	2022	100	0	0 ¹⁾⁹⁾
Daport S.A., Dakar, Senegal	2021	100	421	-4 ¹⁾
	2022	51	929	79
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2021	51	849	-21
	2022	100	1.186	773 ²⁾
FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	1.298	-19.888 ²⁾
	2022	100	461	110
Fraport Antalya Havalimani İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei	2021	100	500	0
	2022	100	153.799	42.366
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2021	100	103.932	957
	2022	100	16	150 ²⁾
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	-94	10 ²⁾
	2022	100	63	-1
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2021	100	64	-1
	2022	100	24	-1 ²⁾
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	24	0 ²⁾
	2022	100	104.427	-5.243
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2021	100	97.975	-13.624
	2022	100	156.744	3.157
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2021	100	137.584	-1.677
	2022	100	7	0 ¹⁾
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2021	100	7	-3 ¹⁾
	2022	100	42.016	1.351 ²⁾
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2021	100	42.020	1.379 ²⁾
	2022	100	6.849	212
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2021	100	6.637	3.390
	2022	100	6.909	1.797
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2021	100	4.845	1.213
	2022	100	6.015	3.010
Fraport Facility Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	1.849	3.373
	2022	100	14.375	23.383 ²⁾³⁾
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	100	14.375	16.923 ²⁾³⁾
	2022	100	266.509	-161.927
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2021	100	428.436	8.413
	2022	100	25.620	34
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians, Malta	2021	100	25.586	-9
	2022	100	291.523	-161.843
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2021	100	453.366	18.538

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	100	29.497	3.624
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2021	100	24.452	5.738
	2022	100	3.235	4.488
Fraport New York Inc., New York, USA	2021	100	-1.124	9.197
	2022	100	2.238	748
Fraport Newark LLC., Newark, USA	2021	100	1.415	690
	2022	100	31	1
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	31	1
	2022	100	32	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	31	1
	2022	99,99	0	0¹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2021	99,99	0	0 ¹⁾
	2022	100	1.100	149
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2021	100	851	321
	2022	100	350	580²⁾
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	350	43 ²⁾
	2022	100	7.215	-8.318
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	14.544	391
	2022	100	7.851	19.385^{2) 3)}
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	100	7.506	12.628 ^{2) 3)}
	2022	100	47	2
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	45	0
	2022	100	7.420	4.641^{2) 3)}
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	100	7.228	4.711 ^{2) 3)}
	2022	65,0	124.733	46.731
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen, Griechenland	2021	73,4	76.701	12.871
	2022	65,0	78.054	21.246
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen, Griechenland	2021	73,4	55.941	10.310
	2022	65,0	7.862	1.942
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen, Griechenland	2021	73,4	5.966	1.559
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2022	100	1.778	-366
	2021	100	4.299	-286
	2022	100	194.739	-2.575
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2021	100	197.133	-2.558
	2022	100	-5.489	2.670
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	2021	100	-7.662	-774
	2022	100	44.104	3.720
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2021	100	11.576	3.617
	2022	60	99.870	4.205
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2021	60	95.920	868
	2022	100	2.754	-756
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2021	100	3.301	-1.624
	2022	74	15.744	5.173
FraSec Aviation Security GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	12.725	31.041
	2022	100	7.540	-5.489²⁾
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	7.449	-10.220 ²⁾
	2022	100	-1.052	5.756²⁾
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	-6.971	-18.744 ²⁾
	2022	100	1.044	224²⁾
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	1.039	-3.566 ²⁾
	2022	100	25	0¹⁾
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2021	100	25	0 ¹⁾
	2022	100	163	231²⁾
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2021	100	51	109 ²⁾
	2022	80,01	443.553	37.506
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2021	80,01	383.499	11.544
	2022	51	8.261	967
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2021	51	7.294	-521

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	50	5.695	1.551
AirITSystems GmbH, Hannover	2021	50	5.279	2.027
	2022	49	12.202	6.820
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2021	49	5.310	11.584
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main	2022	50	1.218	193 ⁴⁾
	2022	50	42.113	21.733
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2021	50	20.381	6.922
	2022	50	22	1
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2021	50	21	1
	2022	51/50	92.924	125.362 ⁵⁾
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S., Antalya, Türkei	2021	51/50	-4.321	39.169 ⁵⁾
	2022	49	727.973	-22.577
Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. Antalya, Türkei	2021	49	1	0
	2022	33,33	4.155	-1.750
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2021	33,33	5.906	2.040
	2022	50	18.075	2.175
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2021	50	17.798	3.795
	2022	50	25	2.306
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2021	50	25	12.215
	2022	50	24	0
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2021	50	24	-1
	2022	52	9.119	1.512
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2021	52	8.092	451
	2022	50	6.924	1.767
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2021	50	7.157	2.350
PEG Europa Real Estate GmbH, Neu-Isenburg	2022	50	2.949	-1 ⁴⁾
	2022	50	180	-36
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai, China	2021	50	220	-95
	2022	50	3.966	47
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2021	50	3.919	28

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2022	40	5.363	-135
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2021	40	5.498	341
	2022	49	-9.677	-3.376
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2021	49	-6.301	-1.624
	2022	50	33.407	15.922
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	50	31.141	14.655
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern;	2022	25	-453.900	-104
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg, Russland	2021	25	-498.700	-13.300

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €
	2022	10	187.244	-44.527 ⁶⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2021	10	279.540	-75.105 ⁶⁾
	2022	20,0	840	545
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2021	16,7	295	22
	2022	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2021	13,51	0	0 ¹⁾
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-575	-786 ^{1) 8) 9)}
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 ^{1) 8) 9)}
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	871	270 ^{1) 8) 9)}
	2022	20	0	0 ^{1) 7) 8)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	1.642	-762 ^{1) 8) 9)}
	2022	10	0	0 ⁹⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2021	10	2.824	1.821
	2022	5,1	0	0 ⁹⁾
The Squire GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2021	5,1	-645.351	-20.298

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

²⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁴⁾ Zugang im Jahr 2022.

⁵⁾ 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.

⁶⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

⁷⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁸⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

⁹⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

Frankfurt am Main, 24. Februar 2023

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte

Anke Giesen

Julia Kranenberg

Dr. Pierre Dominique Prümm

Prof. Dr. Matthias Zieschang