

# *The Airport Brand You Trust*

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

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

## *Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022*

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

## Grundlagen des Konzerns

### Geschäftsmodell

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

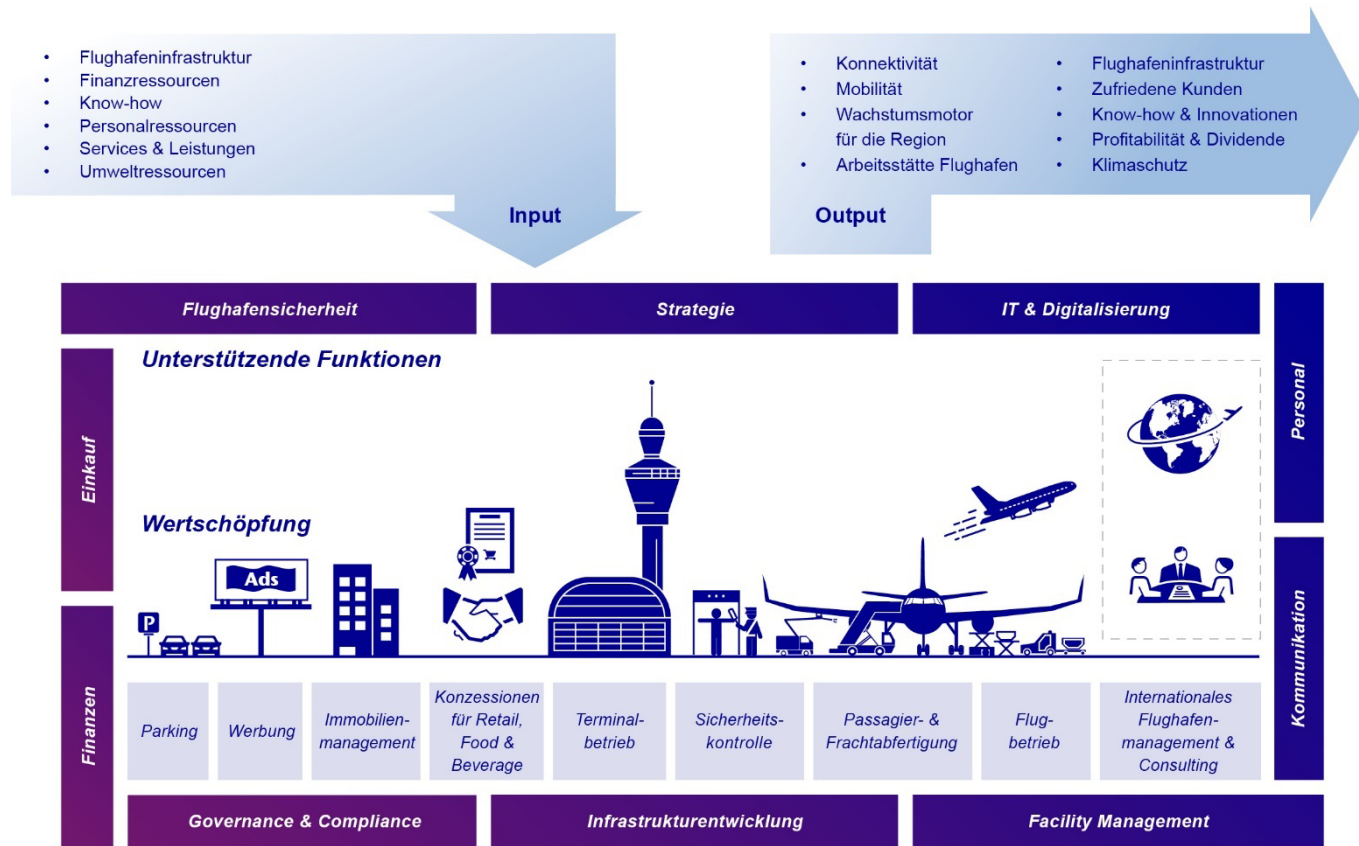
Hauptstandort ist der Flughafen Frankfurt, einer der bedeutendsten Passagier- und Frachtflughäfen weltweit. Eigentümerin des Flughafens Frankfurt ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns. Zu den weiteren wesentlichen Standorten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

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

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

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

## Wertschöpfungskette



### Externe Einflussfaktoren

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

**Wirtschaftswachstum** und **Globalisierung** begünstigen generell die Nachfrage nach Flugreisen und Frachttransporten. Dabei führen wirtschaftliche Prosperität und eine global wachsende Mittelschicht tendenziell zu einer höheren Zahl an Flugreisen. Weltweit steigende **Inflationsraten** mindern hingegen potenziell das verfügbare Einkommen und können sich auf die Geschäftsentwicklung auswirken. Internationale **Währungskurse** haben unter anderem Einfluss auf die Attraktivität von Tourismuszielen, die Reise- und Frachtströme, das Buchungsverhalten der Passagiere sowie deren Kaufverhalten im Retail-Bereich. Zudem spielen die Devisenkurse eine wichtige Rolle für den finanziellen Beitrag einiger ausländischer Konzern-Gesellschaften, für die funktionale Währungen in die Konzern-Währung Euro umgerechnet werden.

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

Die **Politik** beeinflusst den Luftverkehr auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. So können sich Betriebseinschränkungen wie zum Beispiel Nachtflugverbote und Lärmschutzmaßnahmen, aber auch Reiserestriktionen negativ auf das Airline-Angebot und damit auch auf das Passagier- und Cargo-Aufkommen an den betroffenen Standorten auswirken und die Entwicklung anderer Flughäfen begünstigen. Speziell die **Umweltpolitik** kann den Luftverkehr beeinflussen. Ein weiterer politischer Einflussfaktor ist die mögliche **Liberalisierung von Luftverkehrsrechten**. Dadurch können sich neue Märkte für den Luftverkehr

öffnen oder bereits bestehende Märkte vergrößern. Im Gegenzug sorgen Sanktionen oder eng gesteckte Luftverkehrsabkommen für die Abschottung von Märkten.

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

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

## Struktur

### Keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

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

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

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

### Rechtliche Konzern-Struktur

Die Fraport AG hält als Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main. Zum 31. Dezember 2022 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 55 Gesellschaften im engeren Sinn und 76 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 59 beziehungsweise 80 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 57 dargestellt.

### Organisatorische Konzern-Struktur

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

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



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





Das **Segment Retail & Real Estate** verantwortet die Retailaktivitäten sowie die Vermarktung von Immobilien und Grundstücken am Flughafen Frankfurt. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Bewirtschaftung von Gebäuden und Anlagen über die Verwaltung und Entwicklung der Parkierungs- und Einzelhandelsflächen bis zur Vermietung von Werbeflächen. Ein Fokus liegt auf der stärkeren Nutzung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle und der Weiterentwicklung der Frachtimmobilen und -flächen.



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



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

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

### Fraport-Konzernstruktur

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

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

## Wesentliche Standorte

### Wesentliche Flughäfen des Fraport-Konzerns

Standort	Flughafen	Gesellschaft	Anteil in %	Laufzeit		Konzessionsgebühr
Deutschland	Frankfurt	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide	100	1924	Unbefristet	–
Slowenien	Ljubljana	Fraport Slovenija, d.o.o.	100	2014	Unbefristet	–
Brasilien	Fortaleza	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza	100	2017	2047	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042	
Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	80,01	2001	2041 <sup>1)</sup>	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	65	2017	2057	Fester Mindestbetrag + EBITDA-Komponente
		Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece)	65	2017	2057	
Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2046	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Burgas		60	2006	2046	
Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya)	50/51 <sup>2)</sup>	1999	2051	Fester Betrag

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

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

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA Einzelhandelsflächen an verschiedenen Flughäfen in den USA.

### Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

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

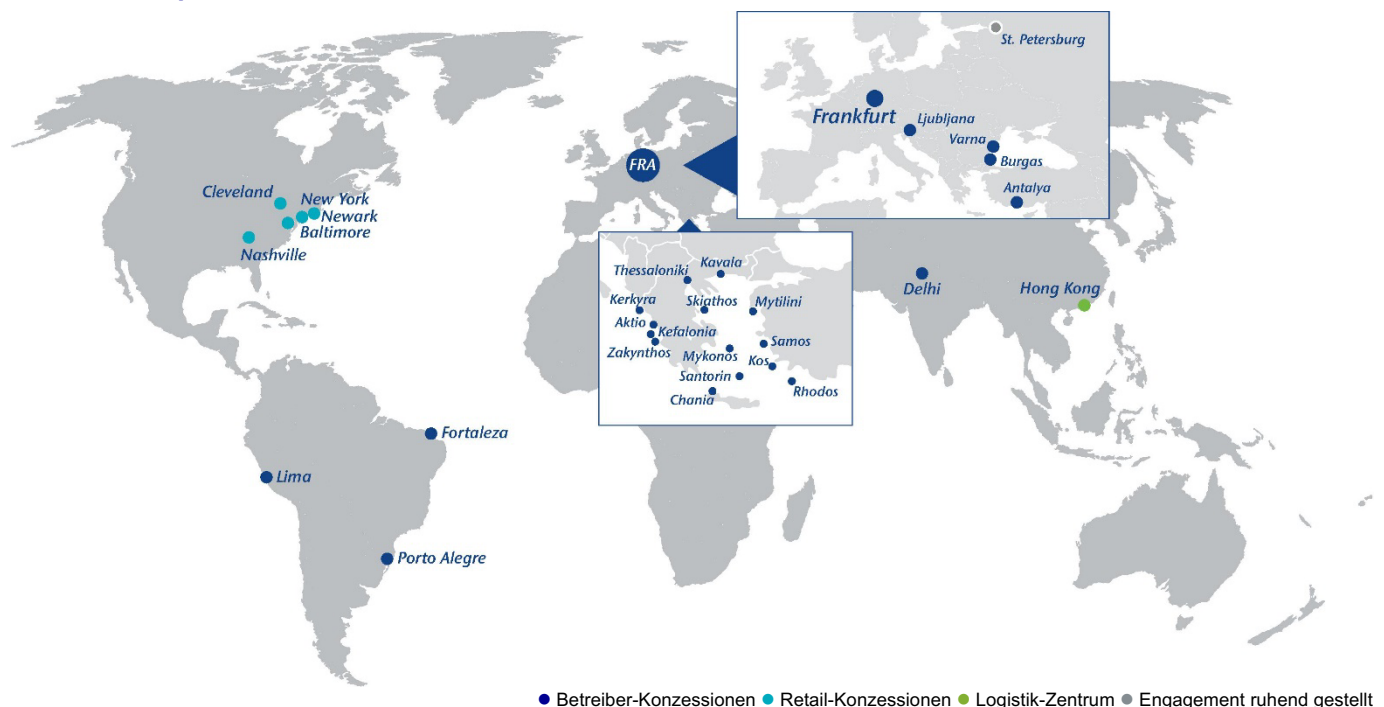
Die krisenbedingt veränderte Rangfolge der Top 10 der Flughäfen in Europa gleicht sich langsam wieder der Vorkrisenstruktur an (Rangfolge nach ACI Europe; Stand: Februar 2023). Der Flughafen Frankfurt stand im Berichtsjahr mit 48,9 Mio Passagieren an Platz sechs der nach Passagieren führenden Flughäfen.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

## Wettbewerbsposition in Europa

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

<sup>1)</sup>Rangfolge nach ACI Europe (Februar 2023).

## Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



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

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

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

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

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

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

**Fraport Greece** betreibt 14 griechische Regionalflughäfen. Dies sind die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio/Prevezka, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos und Samos. Grundsätzlich ist die Entwicklung an den griechischen Konzern-Flughäfen vor allem von den touristischen Verkehren geprägt. Die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination bietet das Potenzial für einen weiteren Nachfrageanstieg in den kommenden Jahren. Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie beeinträchtigten Fraport Greece lediglich noch im ersten Quartal 2022. In den folgenden Monaten erholte sich der Verkehr und übertraf insgesamt das Niveau von 2019.

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

Nach dem Flughafen Istanbul ist **Antalya** der zweitgrößte Passagierflughafen der Türkei und weiterhin einer der bedeutenden touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Für die weitere Entwicklung des Verkehrs am Flughafen Antalya ist die Nachfrage nach Urlaubsreisen in die Region von wesentlicher Bedeutung. Diese ist von der politischen und wirtschaftlichen Situation in den Herkunftsländern der wesentlichen Passagiergruppen sowie auch der Türkei abhängig. Ende 2021 erhielt ein Konsortium aus Fraport und seinem türkischen Konsortialpartner TAV im Rahmen einer Auktion den Zuschlag für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya. Die operative Betriebszeit der neuen Konzession beginnt Anfang 2027 nach Ablauf der aktuellen Konzession und hat eine Laufzeit bis Ende 2051. Im Rahmen der neuen Konzession wurde im ersten Quartal 2022 mit notwendigen Ausbaumaßnahmen an den Terminals und weiteren Flächen am Flughafen begonnen. Die Fertigstellung der wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen wird für die Jahre 2024 und 2025 erwartet. Damit wird langfristig die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Antalya im Segment der touristischen Airports in der Mittelmeerregion sichergestellt.

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



## Strategie

### Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert positiv

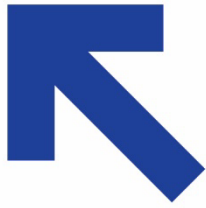
Nach dem weltweiten Verkehrseinbruch bedingt durch die Coronavirus-Pandemie wird sich das Verkehrsaufkommen aktuellen Prognosen von Verbänden und Flugzeugproduzenten zufolge in den kommenden Jahren erholen. Im Anschluss wird erneut ein langfristig stabiles Wachstum des Luftverkehrsmarktes erwartet. Fraport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



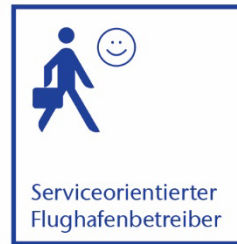
Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	2019 – 2041	Verkaufte Passagierkilometer	+3,6%
Boeing	2022 – 2041	Verkaufte Passagierkilometer	+3,8%
Embraer	2019 – 2041	Verkaufte Passagierkilometer	+3,2%
ACI	2019 – 2040	Anzahl Passagiere	+3,7%

### Strategische Ziele

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



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



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



#### Wachstum in Frankfurt und international

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

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

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

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

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

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

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport insbesondere das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. Fraport misst das konzernweite Ergebniswachstum und steuert dieses unter anderem über die Entwicklung des Konzern-EBITDA und -Ergebnisses, des ROFRA, der Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA sowie des Free Cash Flows. In Anbetracht des dynamischen Wirtschaftsumfelds legt Fraport zusätzlich den Fokus auf die langfristige Sicherung der Liquidität.



### **Serviceorientierter Flughafenbetreiber**

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

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

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

Neben den Passagieren sind für Fraport auch die Geschäftspartner der Flughäfen, wie Fluggesellschaften, Einzelhändler und Logistiker, von zentraler Bedeutung. Fraport bietet seinen Partnern konzernweit eine optimale Geschäftsgrundlage, damit diese im Wettbewerb erfolgreich sind. Prozesse und Schnittstellen werden technologisch unterstützt und so kontinuierlich verbessert. Das vereinfacht und beschleunigt Abläufe. Mit Gründung der FraAlliance GmbH haben Fraport und Lufthansa ihre strategische und operative Zusammenarbeit gestärkt. Ziel ist es, gemeinsam Passagierprozesse und -erlebnisse zu verbessern, Effizienzpotenziale zu nutzen und damit die zentrale Rolle des Hubs Frankfurt im internationalen Wettbewerb weiter auszubauen.

An allen Konzern-Flughäfen soll die Kunden- und Serviceorientierung stetig verbessert werden. Dafür ist es notwendig, Kundenbedürfnisse zu verstehen und Feedback zu erhalten. Deshalb werden in Frankfurt und den Konzern-Flughäfen regelmäßig Kundenbefragungen durchgeführt. Die Globalzufriedenheit der Passagiere spiegelt die Wirksamkeit und den Erfolg der passagierorientierten Prozesse sowie der Service-Angebote zur Steigerung der Passagierzufriedenheit wider. Zudem ist die Gepäck-Konnektivität ein wesentliches Maß für die Leistungsfähigkeit des Hub-Flughafens Frankfurt. Ein weiterer Qualitätsindikator für Frankfurt als Drehkreuz ist die Pünktlichkeitsquote.



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

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

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



## Lernende Organisation & Digitalisierung

Flexibles und schnelles Reagieren gehört für Fraport als Dienstleistungsunternehmen zum operativen Alltag. Risiken und Chancen werden rechtzeitig erkannt, Veränderungen im Markt antizipiert. Lernen findet täglich und überall statt – sowohl in der Führung als auch im Fachlichen. Dazu gehört auch der regelmäßige Austausch von Fachexperten aus dem Fraport-Konzern zu spezifischen Fragestellungen des Flughafenmanagements. Ein Beispiel hierfür ist der 2022 eingeführte „Sustainability X-Change“, in dem sich Nachhaltigkeitsexperten und Geschäftsführer der internationalen Konzern-Gesellschaften und der Fraport AG regelmäßig austauschen und gemeinsame Projekte vorantreiben.

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



## Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

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

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

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

Darüber hinaus sieht sich Fraport in der Verantwortung, ökologischen Anforderungen gerecht zu werden. Im Bereich des Klimaschutzes hat Fraport sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf insgesamt 95.000 Tonnen zu senken und bis 2045 CO<sub>2</sub>-frei zu sein. Dabei sollen keine Emissionen kompensiert werden. Als Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung wurde 2022 der „Masterplan Dekarbonisierung“ entwickelt. Er leitet aus den wissenschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie den technischen Möglichkeiten ein Gesamtkonzept zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ab und liefert eine umfassende Betrachtung und Strukturierung der Maßnahmen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emission der Fraport. Der Masterplan wird von allen Bereichen der Fraport AG und allen relevanten Konzern-Gesellschaften in den weiteren technischen und wirtschaftlichen Planungen berücksichtigt.

Im Hinblick auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte bindet Fraport zudem als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber unter anderem mit systematischen Weiterentwicklungsangeboten und Talentmanagement-Programmen qualifizierte und motivierte Beschäftigte. So sichert das Unternehmen die eigene Wettbewerbsfähigkeit. Fraport respektiert und fördert die persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Einen besonderen Schwerpunkt legt Fraport auf Entwicklungsmaßnahmen, die der Erhöhung des Anteils von Frauen in Führungspositionen dienen. Dies gilt für Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie die jeweiligen Geschäftsführungen und die darunter liegende Führungsebene der deutschen Konzern-Gesellschaften.

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

Zur Überprüfung der Nachhaltigkeitsaktivitäten verwendet Fraport die Kennzahlen Zufriedenheit der Beschäftigte, Quote der Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und die Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### Strategische Berücksichtigung der aktuellen Marktentwicklungen

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

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



Darüber hinaus wurde das Nachhaltigkeitsmanagement als inhärenter Bestandteil der Konzernstrategie neu ausgerichtet. Der Anspruch ist eine konzernweite Perspektive auf sämtliche Aspekte der Nachhaltigkeit. Als wesentliche Maßnahme wurde 2022 mit dem Masterplan Dekarbonisierung der Pfad zu einem CO<sub>2</sub>-freien Betrieb der Fraport AG in Frankfurt beschrieben. Im Jahr 2023 soll der Masterplan für alle relevanten vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften fortgeschrieben werden. Im Bereich Governance stand insbesondere die Veröffentlichung der Grundsatzerklärung zu Menschenrechten im Vordergrund.

## Forschung und Entwicklung

Die Fraport AG betreibt keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Dennoch ist sie stets darauf bedacht, erforderliche Entwicklungen eigeninitiativ sicherzustellen sowie im Markt erfolgreich erprobte Lösungen zeitnah zu integrieren. Der Fokus liegt somit auf der kontinuierlichen Beobachtung von Märkten und Technologien, um Erfolg versprechende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und für Fraport umzusetzen.

## Rechtliche Angaben

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

### Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2022 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend eigene Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 27 zu entnehmen.



Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2022 52,23 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,92 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß den letzten offiziellen Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG mit 8,44 % der Deutschen Lufthansa AG zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2022). Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgt nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Nach § 179 Absatz 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Absatz 3 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Absatz 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (wie bei Änderung der Satzung des Unternehmens, § 179 Absatz 2 Satz 1 AktG oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

### Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,31 % (im Vorjahr: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,92 % (im Vorjahr: 20,71 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

### Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung

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

### Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2022 angewendet.

### Hauptversammlung

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

## Steuerungssystem

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

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

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

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hat der Vorstand das Steuerungssystem gestrafft und den Umfang der bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren um die Kennzahlen Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12, EBIT und Eigenkapitalquote reduziert. Der Vorstand fokussiert sich ab der Berichterstattung des Geschäftsjahres 2022 auf die nachfolgenden bedeutsamsten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, deren Entwicklungen in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“, „Wertorientierte Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ dargestellt sind und für die im Kapitel „Geschäftsausblick“ entsprechende Prognosen formuliert wurden.

## Übersicht bedeutsamster finanzieller und nichtfinanzieller Leistungsindikatoren

Themenfeld	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Wert 2022
Ertragslage/ Vermögens- und Finanzlage	Wir generieren langfristiges Ertragswachstum und halten die Finanzkraft trotz zukünftiger Investitionen auf hohem Niveau.	EBITDA (Mio €)	Zwischen etwa 1.040 Mio € bis circa 1.200 Mio €	2023	Konzern	1.029,8
		Konzern-Ergebnis (Mio €)	Zwischen rund 300 Mio € bis etwa 420 Mio €	2023	Konzern	166,6
		Konzern-Liquidität	≥ 1 Mrd €, temporär deutlich höher	Unbefristet	Konzern	3.866,9
		Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Max. 5x	Unbefristet	Konzern	6,9
		Free Cash Flow (Mio €)	Mittlerer negativer dreistelliger Mio-€-Betrag	2023	Konzern	-741,0
		ROFRA (%)	>WACC (2022: 7,3 %)	Unbefristet	Konzern	6,0
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir optimieren kontinuierlich die Kunden- und Serviceorientierung an den Konzern-Flughäfen.	Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	≥80	2026	Konzern	80
		Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	≥80 <sup>1)</sup>	2026	Fraport AG	74
		Gepäck-Konnektivität (%)	>98,5	2026	Fraport AG	95,8
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir schaffen gute Arbeitsbedingungen und erhöhen die Zufriedenheit der Beschäftigten.	Zufriedenheit der Beschäftigten	>4,9 und mindestens 0,1 besser als 2024	2026	Konzern <sup>2)</sup>	4,76
			>4,8 und mindestens 0,1 besser als 2024	2026	Fraport AG	4,64
	Wir steigern den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland.	Frauen in Führungspositionen (1. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30,8	2026	Konzern (Deutschland) <sup>3)</sup>	23,1
		Frauen in Führungspositionen (2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30,2	2026	Konzern (Deutschland) <sup>3)</sup>	31,6
		Frauen in Führungspositionen (1. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	31,8	2026	Fraport AG	19,0
		Frauen in Führungspositionen (2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30,9	2026	Fraport AG	30,8
Arbeits- und Gesundheitsschutz	Wir stabilisieren die Krankenquote mittelfristig und senken sie langfristig.	Krankenquote (%)	≤7,2	2025	Konzern (Deutschland) <sup>3)</sup>	8,7
			≤7,2	2025	Fraport AG	7,9
Klimaschutz	Wir verringern die CO <sub>2</sub> -Emissionen.	CO <sub>2</sub> -Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	95.000 <sup>4)</sup>	2030	Konzern <sup>5)</sup>	155.449 <sup>6)</sup>
			50.000 <sup>4)</sup>	2030	Fraport AG	113.199 <sup>6)</sup>

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

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

<sup>3)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften.

<sup>4)</sup> Zielwert 2045: 0 t CO<sub>2</sub> („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

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

<sup>6)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

## Finanzielle Leistungsindikatoren

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

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport vor allem Kennzahlen der Konzern-Ertragslage, der Konzern-Vermögens- und -Finanzlage sowie Kennzahlen, die die Ertragslage in Verbindung zur Vermögens- und Finanzlage setzen (wertorientierte Steuerung). Im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie steuert und bewertet der Vorstand die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen. In diesem Kontext kann es durch strategische Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des internationalen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen.

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Wichtigkeit für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2023 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten. Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ zu finden.

### Kennzahlen der Ertragslage

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

Die für Fraport bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind das **EBITDA**, und das **Konzern-Ergebnis**.

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

### Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

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

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

Der **Free Cash Flow** gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern, und/oder den Aktionären als Dividende ausgeschüttet zu werden. Durch die fortlaufenden Ausbau-Investitionstätigkeiten in Frankfurt und international sowie der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die operative Geschäftstätigkeit von Fraport ist der Free Cash Flow weiter außerordentlich belastet und temporär negativ. Mittelfristig erwartet der Vorstand eine deutliche Steigerung des Free Cash Flows im positiven Bereich.

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

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

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

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



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

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

## Wertbeitrag

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





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

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital Asset Pricing Models und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafenentgelte. Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur überprüft Fraport den WACC regelmäßig und passt ihn bei Bedarf an. Der WACC wird auch für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Der WACC erhöhte sich im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr auf 7,3 % vor Steuern (2021: 6,1 %). Für Details zur Anwendung und Ermittlung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der WACC setzt sich wie folgt zusammen:

## Berechnung des WACC

Eigenkapitalkosten	Fremdkapitalkosten
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 13,0%	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 2,0%
Eigenkapitalquote 51% (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 49% (verzinslich 36% / unverzinslich 13%)
<b>WACC vor Steuern 7,3%</b>	

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

Die Beschreibung der Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr sowie umgesetzte Maßnahmen sind in den Kapiteln „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ dargestellt. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2023 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) zu entnehmen.

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen, Prozessen und dem Service am Flughafen insgesamt. Sie wird im Rahmen von Dauerfluggastbefragungen an allen vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen erhoben. Die Kennzahl Konzern-Globalzufriedenheit ergibt sich aus dem gewichteten Durchschnitt der Globalzufriedenheit in Frankfurt und an den vollkonsolidierten internationalen Flughäfen.

Der Zielwert der Globalzufriedenheit von 80 % für den Flughafen Frankfurt blieb im Berichtsjahr 2022 unverändert. Dieser Zielwert soll bis zur Eröffnung von Terminal 3 beibehalten werden. Ab dem Eröffnungsjahr von Terminal 3 hat sich Fraport einen Wert von mindestens 85 % als Ziel gesetzt. Der Zielwert der Konzern-Globalzufriedenheit blieb auch nach Wiederaufnahme der Befragung im Konzern im Geschäftsjahr 2022 ebenso unverändert bei 80 %.

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

### Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

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

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

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

### Arbeits- und Gesundheitsschutz

Durch zielgerichtete Maßnahmen von Präventionsarbeiten im Arbeits- und Gesundheitsschutz trägt Fraport als verantwortungsvoller Arbeitgeber zum Ausbau und Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der **Krankenquote**. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von krankheitsbedingten Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider. Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der damit verbundene Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer linearen Zunahme der langfristigen Erkrankungen bei. Die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingter Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote steht dabei im Fokus. Seit der Berichterstattung 2019 hat der Vorstand die Konzern-Krankenquote auf den Einbezug der deutschen Konzern-Gesellschaften beschränkt. Aufgrund unterschiedlicher regionaler gesetzlicher Regelungen, aber auch wegen der von den deutschen Konzerngesellschaften abweichenden Personalstrukturen spielt die Krankenquote in den internationalen Konzern-Gesellschaften für das lokale Management eine untergeordnete Rolle. Ziel ist sowohl für den Fraport-Konzern in Deutschland als auch für die Fraport AG eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025 zu erreichen.

## Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Fraport-Umweltpolitik ist der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die Scope 1 und 2 **CO<sub>2</sub>-Emission** bestimmt. Im Jahr 2022 hat Fraport den Masterplan Dekarbonisierung verabschiedet. Er beschreibt die strategischen Grundlagen, definiert den Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen und stellt somit ein Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung dar. Im Rahmen des Masterplans wurden noch einmal die konzernweiten Zielgrößen für die Scope 1 und 2 CO<sub>2</sub>-Emissionen für das Jahr 2030 verschärft. Für die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Fraport AG, die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen mit Verantwortung für den Flughafenbetrieb weltweit und die klimarelevanten Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt unmittelbar verantworten, wird nunmehr angestrebt, sie bis zum Jahr 2030 auf 95.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Die Fraport AG will die CO<sub>2</sub>-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 50.000 t senken. Bis 2045 will Fraport bei den Scope 1 und 2 CO<sub>2</sub>-Emissionen vollständig CO<sub>2</sub>-frei sein und schließt dabei Kompensationen bei der Zielerreichung aus. Auf dem Weg dahin hat sich Fraport Zwischenziele gesetzt. Bis 2040 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Konzern auf 40.000 t und in der Fraport AG auf 25.000 t reduziert werden. Bei der Zielerreichung werden Kompensationen ausgeschlossen („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

## Finanzmanagement

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

Zur Sicherstellung der Liquidität im Rahmen des Finanzmanagements verfolgt die Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Privatplatzierungen/Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schulscheindarlehen. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Die wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Sicherung der operativen Liquidität, der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten und aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt sowie für die internationalen Konzern-Gesellschaften. Im Geschäftsjahr 2022 war darüber hinaus der negative Free Cash Flow durch verschiedene Finanzierungsmaßnahmen auszugleichen. Trotz des anspruchsvollen Finanzierungsumfelds ist es der Fraport AG gelungen, nicht nur die dafür notwendigen Mittel am Kapitalmarkt zu erhalten, sondern auch die Liquiditätsreserve auf einem hohen Niveau zu halten. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, abhängig von der Preisattraktivität der Höhe des Finanzierungsvolumens und unter Beachtung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. Kredite können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinnsicherungsgeschäfte abgeschlossen werden.

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

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

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

In Lima ist vorgesehen, die bestehenden Ausbaupflichtungen aus einem Mix, bestehend aus zusätzlich einzubringenden Eigenmitteln, dem Operativen Cash Flow und Fremdkapital, zu finanzieren. Als ein erster Schritt zur Beschaffung des Fremdkapitals wurde im Jahr 2020 eine Brückenfinanzierung über 450 Mio USD aufgenommen und zwischenzeitlich bis Ende des ersten Quartals 2023 verlängert. Die langfristige Anschlussfinanzierung über 1.250 Mio USD wurde im Dezember 2022 unterschrieben und wird im ersten Quartal 2023 die bestehende Finanzierung über 450 Mio USD ablösen.

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

## Wirtschaftsbericht

### Hinweis zur Berichterstattung

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

Die nichtfinanzielle Berichterstattung ist gemäß den §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e HGB in den zusammengefassten Lagebericht integriert und wurde um Angaben gemäß den Vorgaben der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 ergänzt. Sie ist dem Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ zu entnehmen.

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

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

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

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

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

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

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



## Gesamtaussage des Vorstands

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

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

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

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

Die schnelle Verkehrserholung, die mit operativen Herausforderungen verbunden war, belastete die Entwicklung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, wie Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität sowie Krankenquote insbesondere in Frankfurt stark. Demgegenüber reduzierten sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen, trotz der schnellen Verkehrserholung gegenüber Vorjahr.

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

## Wirtschaftliches Umfeld

### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

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

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

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

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

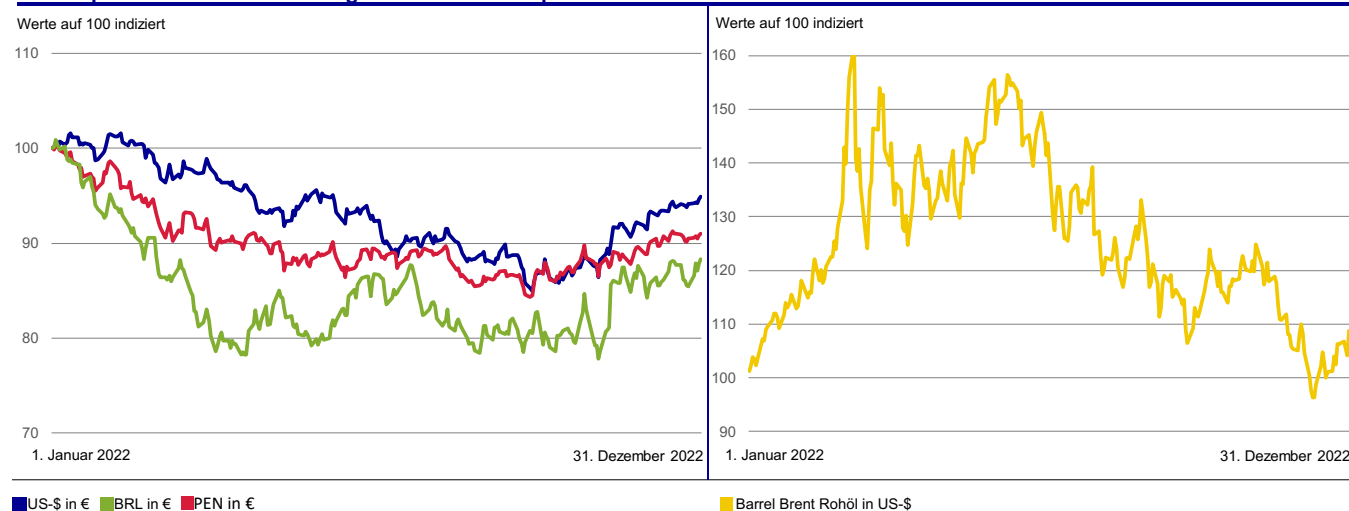
Trotz vieler Störfaktoren konnte der **Welthandel** 2022 wachsen, verlor aber in der zweiten Jahreshälfte deutlich an Dynamik.

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

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

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

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

**Für Fraport bedeutende Währungskurse und Rohölpreis 2022**

Quelle: Bloomberg

**Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen**

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

**Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen**

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

## Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2022

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

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

## Geschäftsverlauf

### Entwicklung am Standort Frankfurt

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

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

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

### Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

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

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

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

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

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

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

### Verkehrsentwicklung an den wesentlichen Konzern-Standorten

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

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

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

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

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughafen	2022	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2022] Q3/9M Quartalsmitteilung 2022	Gegebene Prognose 2021	2021	2019 <sup>1)</sup>
Frankfurt	48.918.482	[rund 45 Mio Passagiere bis etwa 50 Mio Passagiere] Oberer Bereich der prognostizierten Bandbreite von rund 45 Mio Passagiere bis etwa 50 Mio Passagiere	circa 39 bis etwa 46 Mio	24.812.849	70.556.072
Ljubljana	970.152	–	mehr als 50 % des Passagierolumens des Jahres 2019	421.934	1.721.355
Fortaleza	5.778.038	–	rund 80 % der Passagiere des Vorkrisenniveaus	3.974.759	7.218.697
Porto Alegre	6.654.062	–	rund 80 % der Passagiere des Vorkrisenniveaus	4.839.594	8.298.205
Lima	18.619.536	–	rund 70 % im Vergleich zu 2019	10.819.010	23.578.600
Fraport Greece	31.193.278	[mindestens 90 % des Passagierolumens des Jahres 2019] auf dem Niveau von 2019 bis leicht darüber	mindestens 80 % des Passagierolumens des Jahres 2019	17.428.536	30.152.728
Twin Star	3.127.767	[mindestens 50 % des Passagierolumens des Jahres 2019] leicht über 60 % des Passagieraufkommens von 2019	Aufgrund des hohen Anteils russischer Passagiere an den Standorten in Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg hat der Vorstand am 14. März 2022 beschlossen, keine Verkehrsprognose für diese Konzern-Flughäfen abzugeben.	1.964.896	4.970.095
Antalya	31.077.452	[über 75 % des Passagierolumens des Jahres 2019] über 80 % des Volumens aus 2019		21.919.453	35.483.190

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

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

## Ertragslage Konzern

### Umsatz

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

### Sonstige betriebliche Erträge

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

## Aufwand

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

## EBITDA und EBIT

Das Konzern-EBITDA lag aufgrund der positiven operativen Entwicklung mit 1.029,8 € um 272,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Gestiegene Abschreibungen in Höhe von 465,3 Mio € (+22,0 Mio €) führten zu einem Konzern-EBIT von 564,5 Mio € (+250,8 Mio €).

## Finanzergebnis

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

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

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

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

## EBT, Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

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

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



## Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

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

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

## Ertragslage Segmente



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

## Aviation

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



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

## Retail & Real Estate

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



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

## Ground Handling

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



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

### International Activities & Services

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

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

### Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

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

### At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften

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

<sup>1)</sup> Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2022: 277,9 Mio € (2021: 154,9 Mio €); Fraport Greece 2022: 433,5 Mio € (2021: 225,5 Mio €); Fortaleza + Porto Alegre: 2022: 81,3 Mio € (2021: 46,8 Mio €); Antalya 2022: 388,8 Mio € (2021: 247,7 Mio €).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

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

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

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

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

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

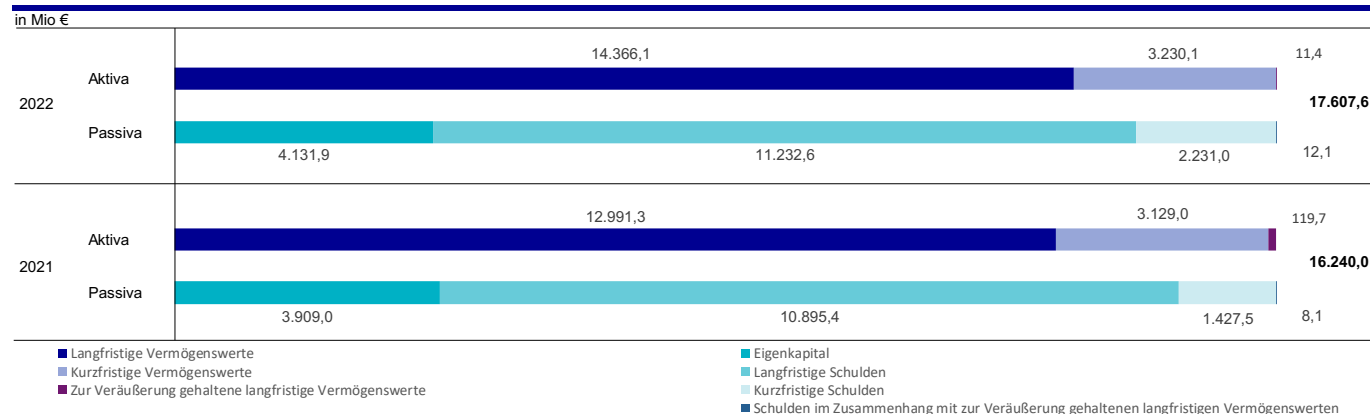
Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.230,1 Mio € vor allem aufgrund von höheren anderen kurzfristigen Finanzanlagen (+93,2 Mio €) um 101,1 Mio € über dem Wert vom 31. Dezember 2021. Des Weiteren trugen insbesondere verkehrsmengenbedingt höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+24,8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

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

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

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

### Bilanzstruktur zum 31. Dezember





## Zugänge zum Anlagevermögen

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

Bei der Fraport AG betrugen die Zugänge zum Anlagevermögen 764,6 Mio € (im Vorjahr: 833,5 Mio €). Die Investitionen betrafen überwiegend das Projekt Ausbau Süd am Standort Frankfurt – insbesondere im Zusammenhang mit dem Terminal 3 und dem Personentransportsystem – sowie Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur.

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

### Zugänge je Segment

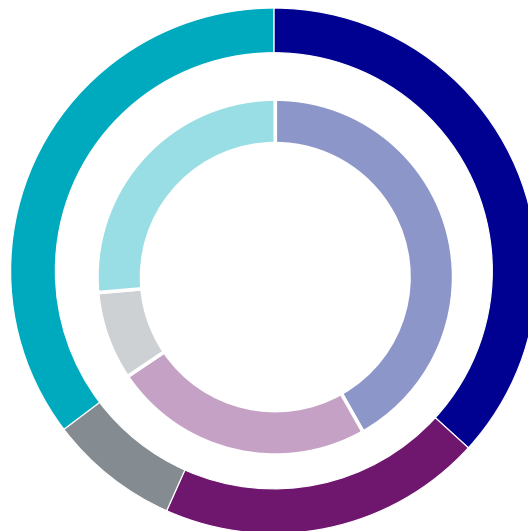
in Mio €

International Activities &  
Services

2022: 409,1  
2021: 293,6

Ground Handling

2022: 92,9  
2021: 89,6



Aviation

2022: 426,0  
2021: 465,1

Retail & Real Estate

2022: 230,7  
2021: 264,3

Die Investitionen im Segment **Aviation** in Höhe von 426,0 Mio € (im Vorjahr: 465,1 Mio €) betrafen vor allem die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt. Der wesentliche Teil betraf dabei das Terminal 3 sowie das Personentransportsystem.

Im Geschäftsjahr 2022 entfielen 230,7 Mio € der Anlagenzugänge auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 264,3 Mio €). Die Maßnahmen betrafen ebenfalls insbesondere das Projekt Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 92,9 Mio € (im Vorjahr: 89,6 Mio €). Diese beinhalten im Wesentlichen Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen sowie die Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 409,1 Mio € (im Vorjahr: 293,6 Mio €). Die Zugänge resultierten insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur.

## Kapitalflussrechnung

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

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

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

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

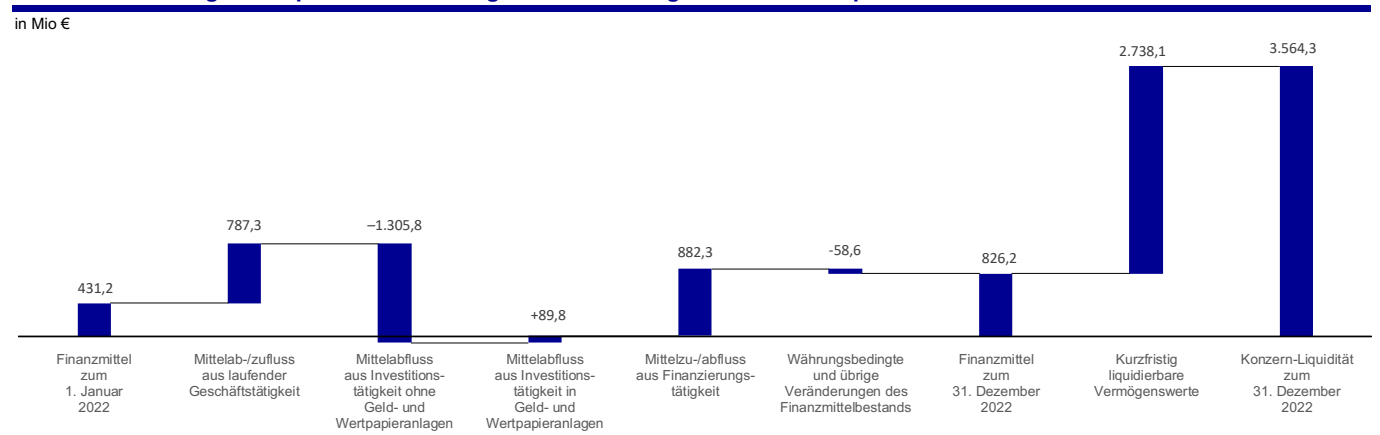
Der **Free Cash Flow** lag bei -741,0 Mio € (im Vorjahr: -772,3 Mio €).

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

#### Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

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

#### Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



#### Finanzierungsanalyse

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

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

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte im Geschäftsjahr 2022 die Mittelbeschaffung durch die Ziehung von bereits abgeschlossenen projektspezifischen Finanzierungen. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

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

### Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz		
Schuldscheindarlehen	2012	108	2030	Endfällig	Fix	4,000 % p.a.		
	2013	50	2028	Endfällig	Fix	4,000 % p.a.		
	2017	135	2025	Endfällig	Fix	1,395 % p.a.		
			2027			1,810 % p. a.		
	2019	150	2024	Endfällig	Fix	1,086 % p.a.		
			2027			1,609 % p.a.		
	2019	92,5	2024	Endfällig	Fix	0,548 % p.a.		
			2025			0,500 % p.a.		
			2027			0,600 % p.a.		
			137,5			2029	1,336 % p.a.	
			50			2029	0,700 % p.a.	
			20			2031	0,833 % p.a.	
			20			2034	1,073 % p.a.	
			20			2034	1,000 % p.a.	
	2020	51	2025	Endfällig	Fix	0,850 % p.a.		
			17			2027	0,950 % p.a.	
			7			2030	1,154 % p.a.	
			86			2023	1,250 % p.a.	
			40			2026	Variabel	6M-Euribor + Marge
			43			2026	Fix	1,600 % p.a.
16,5			2028			1,800 % p.a.		
19,5			2030			2,000 % p.a.		
2021	175,5	2026	Endfällig	Fix	1,000 % p.a.			
		164,5			2026	Variabel	6M-Euribor + Marge	
		23,5			2029	6M-Euribor + Marge		
		136,5			2029	Fix	1,360 % p.a.	
		10			2031	Endfällig	Fix	1,870 % p.a.
		30			2031	1,900 % p.a.		
2022	50	2029	Endfällig	Variabel	6M-Euribor + Marge			
		15			2030	Fix	2,147 % p.a.	
		25			2032	2,322 % p.a.		
		2009			150	2029	Endfällig	Fix
Unternehmensanleihen	2020	300	2024	Endfällig	Fix	1,727 % p.a.		
						500	2027	2,217 % p.a.
	2021	350	2024	Endfällig	Fix	1,034 % p.a.		
						800	2028	1,925 % p.a.
Bilaterale Kreditvereinbarungen	1999 – 2022	4686,8	2023 – 2032	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,28 % – 4,48 % p. a.		
Projektfinanzierungen (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2022	1.832,19	2023 – 2045	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	2,125 % – 11,57 % p. a.		

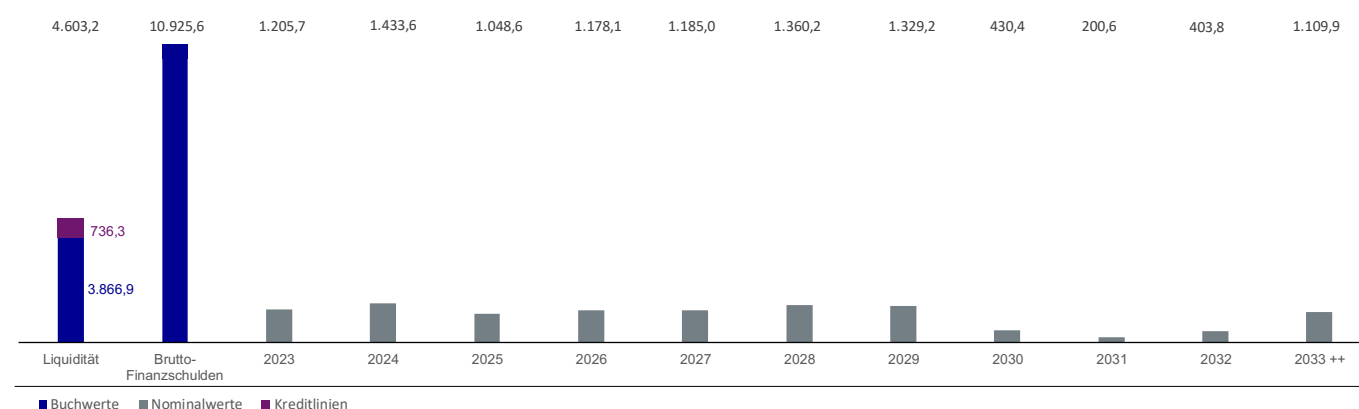
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG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

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Griechenland sowie in Brasilien, ist eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen.

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

### Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2022

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 945,3 Mio € (im Vorjahr: 509,5 Mio €). Da diese – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

### Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2022 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

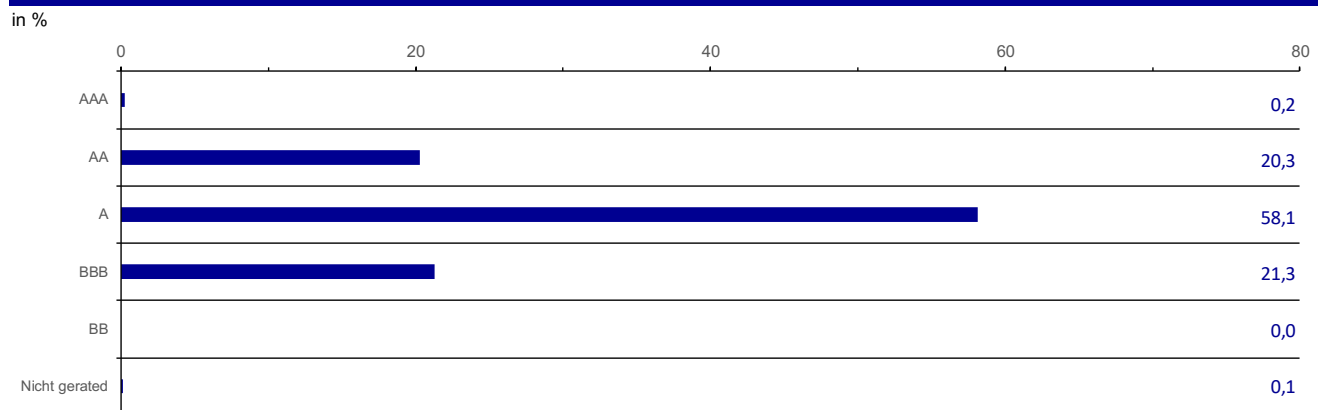
### Anlagestruktur der Fraport AG

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

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

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

### Ratingstruktur der Anlagen



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

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

Zum Bilanzstichtag 2022 standen dem Fraport-Konzern Kreditlinien in Höhe von 736,3 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 941,8 Mio €), die jedoch in Höhe von 156,0 Mio € für zukünftige Infrastrukturinvestitionen zweckgebunden sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 580,9 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 554,2 Mio €).

### Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

### Rating

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2022	Gegebene Prognose 2021 [Unterjährige Anpassungen 2022]	2021	Veränderung	Veränderung in %
Free Cash Flow	-741,0	in etwa auf Vorjahresniveau	-772,3	+31,3	+4,1
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,9	hoher einstelliger Bereich	8,4	-1,5	-
Liquidität	3.866,9	Leicht unter dem Niveau von 2021	3.564,3	+302,6	+8,5
Eigenkapitalquote (%)	22,2	Leicht unter dem Niveau von 2021	23,1	-0,9 PP	-

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

## Wertorientierte Steuerung

### Wertbeitragsentwicklung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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



## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

#### Globalzufriedenheit der Passagiere

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

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

#### Gepäck-Konnektivität

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

### Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

#### Zufriedenheit der Beschäftigten

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

#### Frauen in Führungspositionen

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

## Arbeits- und Gesundheitsschutz

### Krankenquote

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

## Klimaschutz

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

Im vergangenen Geschäftsjahr betragen die konzernweiten Scope 1 und Scope 2 CO<sub>2</sub>-Emissionen rund 155.449 t CO<sub>2</sub> und damit 6,5 % weniger als im Vorjahr. Die Emissionsreduktion ist vor allem auf die Fraport AG zurückzuführen, die ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vorjahresvergleich um 3,9 % auf 113.199 t CO<sub>2</sub> (im Vorjahr<sup>7)</sup>: 117.783 CO<sub>2</sub>) reduzierte. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Bezug von erneuerbarem Strom, der Eigenerzeugung von Strom aus Photovoltaik-Anlagen sowie die kontinuierliche Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektromobilität zurückzuführen.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

<sup>1)</sup> Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde der Wert 2021 nicht erhoben.

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

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

<sup>4)</sup> Wert 2021 im Rahmen des Puls-Checks erhoben.

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

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

<sup>7)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen haben sich für 2021 Änderungen ergeben.

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

## Beschäftigte

### Entwicklung der Beschäftigten

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

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

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

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

### Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

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

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

### Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

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

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

### Entwicklung der Personalstruktur

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

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

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

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

## Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

### Über diese zusammengefasste Erklärung

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

Die Kapitel „Steuerungssystem“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ beschreiben die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung im Berichtszeitraum. Deren Konzepte und Maßnahmen sind Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. In den vorgenannten Kapiteln finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2023 sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ zu entnehmen. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Organisationsstruktur sind im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ zu finden. Risiken in Bezug auf die nichtfinanziellen Aspekte berücksichtigt Fraport im konzernweiten Risikomanagementsystem (siehe Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

### Verwendung von Rahmenwerken

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

### Zusammenhänge mit dem Abschluss

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

### Ableitung der Wesentlichkeit

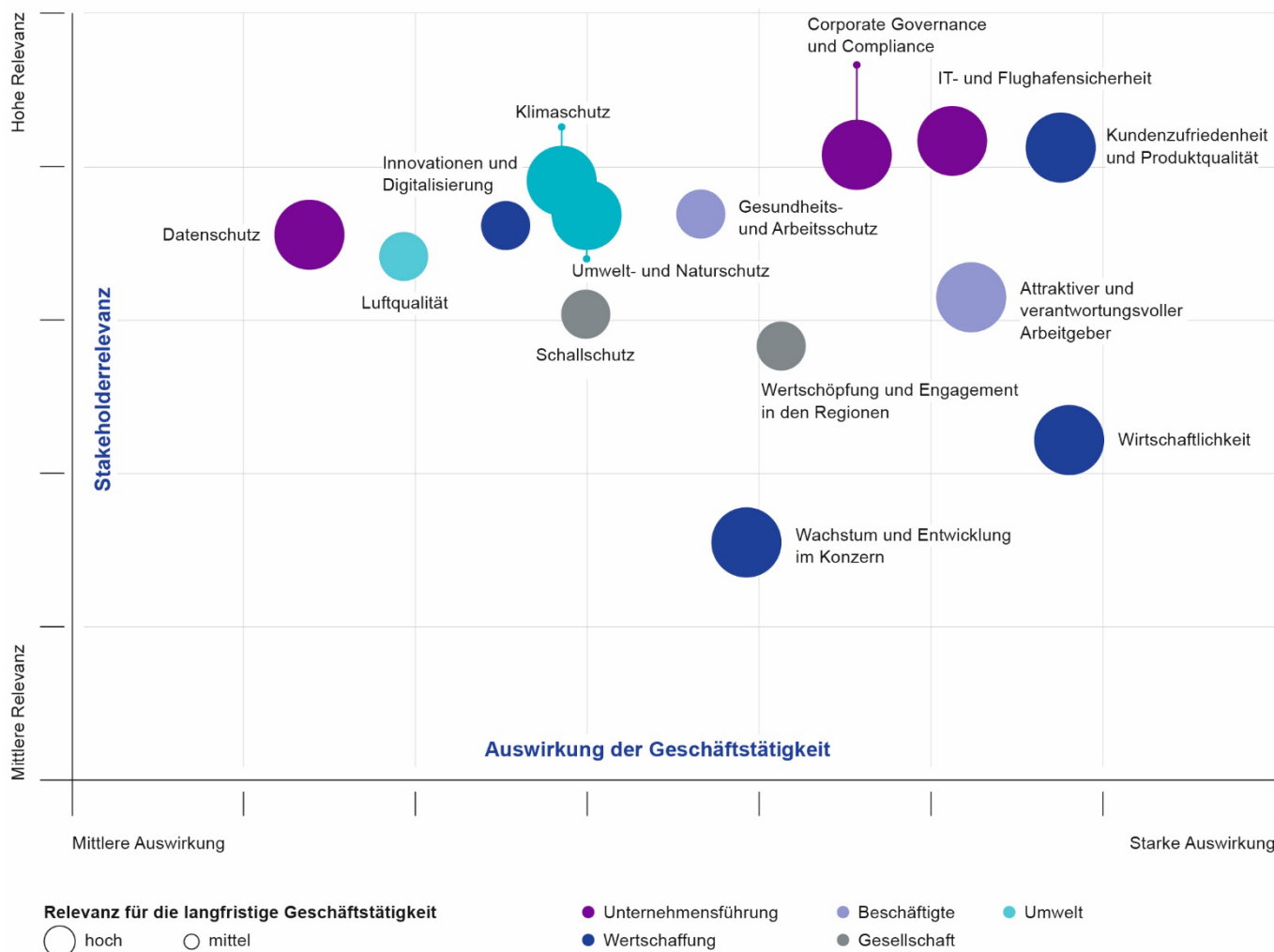
Das Fraport Leitbild bildet weiterhin die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness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

Der Vorstand hat, abgeleitet von diesen Unternehmenszielen, die sechs bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Zufriedenheit der Beschäftigten, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die Basis für die in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung berichteten Aspekte bildet die Wesentlichkeitsanalyse. Wesentlich ist, was gemäß § 289c Absatz 3 HGB sowohl für den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis als auch für die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit von Fraport auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist. Die Wesentlichkeitsmatrix ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. Dabei bestätigen das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen nehmen außerdem eine Priorisierung vor. Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt,

seine Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport. Die letzte ausführliche Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Für das Jahr 2022 hat der Vorstand die Relevanz der Themen bestätigt. Eine umfangreiche Wesentlichkeitsanalyse unter Beteiligung der internen und externen Stakeholder wird im Jahr 2023 durchgeführt.

**Wesentlichkeitsmatrix**



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

### Zuordnung der wesentlichen Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten

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

Das Vergütungssystem des Vorstands beinhaltet zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performancevergütung auch nichtfinanzielle Ziele. Für das Geschäftsjahr 2022 wurden als nichtfinanzielle Komponenten die Erarbeitung eines Masterplans sowie Maßnahmenpakets zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung und die Durchführung der vorbereitenden Aufgaben zur Übernahme der Steuerung der Luftsicherheitskontrollen gemäß § 5 LuftSiG festgelegt (siehe auch Vergütungsbericht unter [www.fraport.de/publikationen](http://www.fraport.de/publikationen)).

### Identifikation von Risiken

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

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

Für das Geschäftsjahr 2022 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus keine weiteren berichtspflichtigen Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

### Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

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

Die Fraport AG verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten dazu, abhängig von den lokalen Gegebenheiten im Rahmen der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), den **Fraport-Lieferantenkodex** (einsehbar unter [www.fraport.de/compliance](http://www.fraport.de/compliance)) einzuhalten. Darin ist der Umgang mit Beschäftigten, die Achtung der Menschenrechte sowie des Umwelt- und Klimaschutzes, die Integrität im Geschäftsverkehr und das Verbot von Korruption und Bestechung enthalten. Ein Verstoß gegen den Lieferantenkodex kann zur Kündigung der Geschäftsbeziehung führen. Ebenso drohen bei Kartellverstößen und schweren Verfehlungen eine Vertragsstrafe und ein pauschalierter Schadensersatzanspruch. Geschäftspartner und Lieferanten müssen sich auch dazu verpflichten, diese Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten einzufordern und sicherzustellen.

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

Fraport hat eine heterogene Bedarfsstruktur: Sie reicht von Architektenleistungen über die Instandhaltung und den Ausbau von Flughafeninfrastruktur, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Bei der Fraport AG (inklusive des Projekts



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

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

Im Rahmen von EU-weiten Ausschreibungen der Fraport AG werden grundsätzlich alle Bieter einer umfangreichen Geschäftspartnerprüfung unterzogen. Das Ergebnis wird den verantwortlichen Einkäufern zur Bewertung zur Verfügung gestellt. Unabhängig davon werden alle Lieferanten und Dienstleister der Fraport AG täglich auf Grundlage der einschlägigen Sanktionslisten der EU und der USA geprüft. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es dabei zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die dazu führen können, dass der Auftrag entzogen wird. In einem regelmäßigen Monitoring des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ stellt die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer einen wesentlichen Bestandteil dar.

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

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement und sind dazu verpflichtet, die Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) einzuhalten. Wesentlicher Bestandteil der Konzern-Richtlinie ist der **Verhaltenskodex für Beschäftigte** (einsehbar unter [www.fraport.de/compliance](https://www.fraport.de/compliance)), der im Fraport-Konzern verbindlich ist. Die Richtlinie enthält ebenfalls die Anweisung, den Lieferantenkodex als Teil der AGB zu verwenden, soweit dies nach national geltendem Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Das ist insbesondere bei großen Bauvorhaben wie dem Terminal-Neubau am Flughafen Lima relevant. Bei diesem Projekt wurde vereinbart, den Lieferantenkodex einzuhalten. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Anpassung des Lieferantenkodex möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den Compliance-Bereich.

Die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd hat für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere für das Terminal 3 in Frankfurt, aufgrund der Projektgröße und -komplexität einen separaten Beschaffungsprozess festgelegt. Bereits mit der Abgabe eines Angebots sind Bauunternehmen dazu verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) und dem Mindestlohngesetz (MiLoG) einzuhalten. Zudem sollen sie Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen (zum Beispiel Lohnausgleichs- und Urlaubskassen) der Tarifparteien leisten und auch nur Nachunternehmer oder sonstige Dritte beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus ist der Fraport-Lieferantenkodex Vertragsbestandteil. Für den Bau von Terminal 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern, bevor neue Geschäftsbeziehungen aufgenommen werden.

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

## Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

### Bekämpfung von Korruption und Bestechung

**Ziel** – Rechts- und regelkonformes Verhalten hat bei Fraport höchste Priorität. Fraport toleriert keinerlei Form von Korruption oder anderen unlauteren Geschäftspraktiken. Darüber hinaus bekennt sich Fraport zu international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der UN und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organization sowie den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Im Rahmen seiner Leitungsverantwortung bestimmt der Vorstand die Werte und Verhaltensregeln des Fraport-Konzerns und schafft die Rahmenbedingungen für rechtskonformes und ethisches Verhalten bei Führungskräften und Beschäftigten. Die Bekämpfung von Korruption ist dabei wesentlicher Bestandteil des vollständig überarbeiteten und im Jahr 2022 weltweit ausgerollten **Fraport-Verhaltenskodex**. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu den im Verhaltenskodex genannten Grundwerten und positioniert sich klar mit dem „Nulltoleranzprinzip“.

Das konzernweite **Compliance Management System (CMS)** enthält verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption, wobei konzernweite Mindeststandards gelten. Die Mindestvorgaben erfordern von den Konzern-Gesellschaften umfassende Regelungen im Umgang mit Geschenken und Einladungen, bei Interessenkonflikten sowie für die Compliance-Prüfung von Geschäftspartnern. Auch sind einheitliche Vorgaben für die Bearbeitung von Hinweisen auf Compliance-Verstöße vorgesehen. Die Verantwortung für das CMS der jeweiligen Konzern-Gesellschaft liegt beim lokalen Management. Die Leitung des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ ist als Chief Compliance Officer für Inhalt, Organisation, Pflege und Weiterentwicklung des CMS der Fraport AG zuständig. Er untersteht direkt der Vorständin Retail & Real Estate.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine **Compliance-Risikoanalyse**, die regelmäßig durchgeführt wird – zuletzt 2022 – und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Über den Compliance-Helpdesk unterstützt und berät die Compliance-Abteilung der Fraport AG Beschäftigte aller Funktionen und Hierarchiestufen.

Die Compliance Abteilung der Fraport AG informiert den Gesamtvorstand in einer halbjährlichen **Berichterstattung** über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Über wesentliche Compliance-Verstöße wird der Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert.

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

Den Umgang mit Einladungen und Geschenken für die Beschäftigten der Fraport AG legt eine eigene **Richtlinie** fest. Diese regelt unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen. Zudem gibt es eine interne Richtlinie, wie mit Interessenkonflikten umzugehen ist. Die Beschäftigten der Fraport AG sind dazu verpflichtet, offenzulegen, wenn sie in Situationen geraten, in denen persönliche Interessen der Wahrung der geschäftlichen Interessen von Fraport entgegenstehen könnten. Anzeigepflichtige Sachverhalte können so elektronisch offengelegt und anschließend die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet werden. Die elektronischen Prozesse unterstützen die Beschäftigten dabei, die bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

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

Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption sowie Hinweise und Vorgaben, wie die einzelnen Beschäftigten dazu beitragen können, werden regelmäßig an die Beschäftigten im Fraport-Konzern kommuniziert. So sind Schulungen zum Thema Antikorruption zu absolvieren. Für die Beschäftigten der Fraport AG wurde im Jahr 2022 das E-Learning zu den wesentlichen Compliance-Grundlagen vollkommen überarbeitet. Neben einer anschaulichen Darstellung, warum Compliance im Arbeitsalltag wichtig ist,

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

Wesentliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Compliance-Verstößen ist das **Hinweisgebersystem** (siehe [www.fraport.de/compliance](https://www.fraport.de/compliance)). Über das System können Beschäftigte, Geschäftspartner und Kunden anonym online Hinweise über Unregelmäßigkeiten in allen Konzerngesellschaften abgeben. Es ist weltweit rund um die Uhr verfügbar. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft, gegebenenfalls werden Sanktionsmaßnahmen eingeleitet. Darüber hinaus steht der Fraport AG eine **Ombudsfrau**, eine externe, unabhängige Rechtsanwältin, zur Verfügung. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich zudem an eine **interne Vertrauensperson** wenden.

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

Die **Konzern-Gesellschaften** setzen auf Basis der konzernweiten CMS Vorgaben zielgerichtet eigene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung um. Im Geschäftsjahr 2022 standen bei den Konzern-Gesellschaften die abschließende Umsetzung der im Jahr 2021 überarbeiteten konzernweiten Mindestvorgaben für das lokale CMS im Fokus.

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

### Achtung der Menschenrechte

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

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

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

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

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

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

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

## Kundenzufriedenheit und Sicherheit

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

**Ziel** – Der Kunde steht für Fraport sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen an erster Stelle. Das Ziel ist daher, die Kunden- und Serviceorientierung an den Konzern-Flughäfen kontinuierlich zu verbessern. Die **Globalzufriedenheit der Passagiere** sowie die **Gepäck-Konnektivität** gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Auch der Gesundheitsschutz von Beschäftigten und Kunden hat oberste Priorität.

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

Die umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Passagieren und Beschäftigten am Flughafen Frankfurt hat der TÜV Hessen im März 2022 wiederholt geprüft und erneut mit dem **TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“** ausgezeichnet. Eine detaillierte Prüfung gab es beispielsweise bei den Reinigungs- und Desinfektionsverfahren, Social-Distancing-Maßnahmen und -Kontrollen, beim Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, der Verfügbarkeit von Desinfektionsmitteln, der Nutzung standardmäßiger persönlicher Schutzausrüstung durch das Flughafenpersonal sowie den internen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen für Beschäftigte. Das Siegel behält seine Gültigkeit bis einschließlich März 2023.

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

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

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

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

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

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck anhand des nicht-finanziellen Leistungsindikators **Gepäck-Konnektivität** (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Um zukünftig auch bei steigender Anzahl der Gepäckstücke die Konnektivität auf dem bereits hohen Niveau zu halten, arbeitet Fraport kontinuierlich an Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performancegespräche in enger Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften umgesetzt werden. Das Jahr 2022 war durch operative Herausforderungen sowie eine Personalunterdeckung gekennzeichnet. Um dem entgegenzuwirken wurden zahlreiche Steuerungsmaßnahmen implementiert. Der Fokus lag insbesondere auf der Rekrutierung und Ausbildung von Mitarbeitenden. Auch die Prozesse wurden weiter optimiert, zum Beispiel, indem eine automatisierte Nachsendung von Gepäckstücken auf großen Teilen des Streckenprofils der Lufthansa umgesetzt wurde.

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

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

## IT- und Flughafensicherheit

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

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

### IT-Sicherheit

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

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Mit einem aktiven und vorbeugenden **IT-Sicherheitsmanagement** schützt Fraport IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Dieses ist grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater wird regelmäßig überprüft, ob die Anforderungen eingehalten werden. Im Jahr 2022 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung nach ISO 9001 und wird im Rahmen dessen regelmäßig von externen Auditoren geprüft. Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits wie auch in der zuletzt 2022 durchgeführten ISO27001-Prüfung im Bereich Energiemanagement festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) weiterentwickelt.



Im Rahmen eines **Arbeitskreises** innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen KRITIS-Anforderungen. Das Ziel ist es, durch eine enge Zusammenarbeit und gegenseitige Prüfung, ob regulatorische Vorgaben eingehalten werden, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren.

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

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

### Flughafensicherheit

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

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

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

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

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

### Safety

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

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



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

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

### Security

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

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

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

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

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

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

### Datenschutz

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

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Die Fraport AG verfügt über ein Meldeverfahren für Prozesse, in deren Rahmen das Unternehmen personenbezogene Daten verarbeitet. Diese Prozesse sind in einem zentralen Verarbeitungsverzeichnis abgebildet. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, wurden die bestehenden Prozesse in ein **Datenschutzmanagementsystem** implementiert und eine Datenschutzrichtlinie wurde umgesetzt. In der **Datenschutzrichtlinie** hat der Vorstand

die Grundsätze, Verfahren und Pflichten festgelegt, die von allen Beschäftigten zu beachten sind, wenn sie im Rahmen ihrer Tätigkeit personenbezogene Daten wie Name, Adresse, Personalnummer oder IP-Adresse erfassen, offenlegen, übermitteln, ändern, speichern oder löschen. Spezifische Themen des Datenschutzes, wie zum Beispiel Betroffeneninformation oder Betroffenenrechte, die Löschung von Daten oder auch die Meldung von Datenschutzverletzungen wurden in Handlungsleitfäden mit praxisnahen Hinweisen, Handlungsanweisungen, Verfahrensbeschreibungen und Beispielmustern beschrieben. Die Handlungsleitfäden sind als Anlage zur Datenschutzrichtlinie für alle Beschäftigten verbindlich umzusetzen. Umfangreiche **Schulungskonzepte** wie ein E-Learning-Tool und dauerhaft im Intranet abrufbare Videoschulungen wurden etabliert. In der Fraport AG ist die Trennung zwischen Prüfungs- und Kontrollfunktion und Vorgabefunktion durch die Besetzung der Rollen Datenschutzbeauftragte und Datenschutzmanager sichergestellt.

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

Ein erheblicher Teil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausstellung von Flughafenausweisen erforderlich und aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich ist der Zugriff gestattet. Die Fraport AG erhebt personenbezogene Daten von Passagieren für die Nutzung der Parkhäuser, für die Gepäckabfertigung sowie für spezifische Prozesse im Terminal. Daher wurden besondere Regelungen im Zuge der Implementierung biometrischer Passagierprozesse (biometrische E-Gates an der integrierten Vorkontrolle) etabliert. Die Reisedaten verarbeiten ausschließlich die Airlines. Für den Einsatz von Videotechnik am Standort Frankfurt bestehen klare Vorgaben, um die Persönlichkeitsrechte von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten sicherzustellen. Darin ist auch geregelt, inwiefern Behörden die Fraport-Videotechnik mitnutzen dürfen.

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

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

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

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

## Arbeitnehmerbelange

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

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

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

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

### Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

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

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

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

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

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiede und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines **Diversity-Managements** systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung, Gender- und Inklusionsaspekte, soziale Herkunft, sexuelle Orientierung oder der Altersmix bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und

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

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

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

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

Die Fraport AG verfolgt schon seit vielen Jahren das Ziel, den **Frauenanteil in Führungspositionen** zu steigern (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Zu den langjährigen Maßnahmen gehören neben dem systematischen Talentmanagement und dem Potenzial-Assessment-Center auch ein Cross-Mentoring-Programm, Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften und die Förderung des Frauennetzwerks. Dazu gibt es die Möglichkeit, in Teilzeit zu führen. Im Jahr 2022 wurden Gespräche auf Vorstandsebene mit Potenzialträgerinnen geführt, um deren Anforderungen an die Übernahme einer Führungsaufgabe im Top-Management klarer fassen zu können. Die Erkenntnisse aus diesen Gesprächen sind in die Konzeption der Entwicklungsinitiative „Empowering Leaders“ eingeflossen. Die individuelle Förderung und stärkere Vernetzung von Potenzialträgerinnen wurden damit nochmals forciert. Im Zentrum steht auch die Erhöhung ihrer Sichtbarkeit.

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

## Arbeits- und Gesundheitsschutz

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

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

Die Fraport AG hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz und eine Stabsstelle Arbeitsmedizin, Prävention und Gesundheitsmanagement bei der Arbeitsdirektorin implementiert. Sie beraten und unterstützen die Unternehmensbe-

reiche darin, den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterzuentwickeln. Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung steuert das betriebliche Gesundheitsmanagement. Das **Occupational Safety Board** vertritt das Anliegen des Vorstands zur effektiven und wirksamen Organisation eines präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes für den Fraport-Konzern weltweit. Die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch ist im **Occupational Health and Safety-Managementsystem-Board**, das sich einmal jährlich konzernweit zusammenfindet, organisiert. Konzernübergreifende Aufgaben werden gemeinsam vorangetrieben, um effizient und ressourcenschonend zu arbeiten. Darüber hinaus gibt es einen Lenkungsausschuss des Fraport-Gesundheitsmanagements, bei dem konzern- und bereichsbezogene Gesundheitsmaßnahmen beraten und beschlossen werden.

Die Vermeidung von Arbeitsunfällen ist unverändert von großer Bedeutung im Fraport-Konzern. Für die Kennzahl LTIF, die sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio) berechnet, ist das Ziel, bis zum Jahr 2025 einen Wert in Höhe von 22,5 zu erreichen. Die Konzern-LTIF erhöhte sich im Berichtsjahr 2022 auf 22,6 (angepasster Vorjahreswert: 20,3). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das im Vergleich zu 2021 gestiegene Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Reduzierung der Kurzarbeitsquoten zurückzuführen.

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

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

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

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

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

## Sozialbelange

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

### Engagement in den Regionen

**Ziel** – Ziel ist es, positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Region beizutragen.

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



„Unternehmenskommunikation“ gebündelt und organisatorisch dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet. Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für diese Förderaktivitäten. Das Gebiet richtet sich nach Kreis- und Landesgrenzen unter Berücksichtigung der wichtigsten An- und Abflugrouten. Ändern sich diese, wird auch der Nachbarschaftsrahmen angepasst. Spendenschwerpunkte sind die Förderung von sozialen und karitativen Einrichtungen und davon explizit solchen, die Maßnahmen aus den Bereichen Bildung, soziale Gleichstellung, Gesundheit und Integration von gesellschaftlichen Randgruppen beinhalten. Darüber hinaus können sich Beschäftigte als Paten für ihren Verein um eine Spende bewerben. Das Sportsponsoring umfasst in der Region Rhein-Main sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS, die die Fraport AG bereits viele Jahre unterstützt. In diesem Bereich sponsert Fraport nicht nur das Bundesliga-Team, sondern unterstützt mit Spenden auch das Projekt „Basketball macht Schule“.

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

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

An den Standorten der internationalen **Konzern-Gesellschaften** profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Dabei stehen insbesondere die Bereiche Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Fraport Greece hat beispielsweise für die Einrichtung von Spielplätzen und die Umgestaltung und Ausstattung der Turnhalle eines Kindergartens und einer Grundschule gespendet. Auch die Konzern-Gesellschaft in Lima engagiert sich und beteiligt sich unter anderem an der „Pacto por la Cultura“. Dies ist eine Initiative der Vereinten Nationen zur Förderung von Kultur, Nichtdiskriminierung und Förderung des kulturellen Erbes im Zusammenhang mit dem Tourismus.

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

## Schallschutz

**Ziel** – Mit Lärmreduzierung und Schallschutzmaßnahmen möchte Fraport einen Ausgleich zwischen Mobilitätsangebot am Flughafen sowie wirtschaftlichem Erfolg auf der einen Seite und Lebensqualität im Umfeld des Flughafens auf der anderen Seite schaffen. Es ist als Daueraufgabe zu verstehen, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten. In Frankfurt ist das Ziel, die Fluglärmbelastung in der Region deutlich unter dem im Planfeststellungsbeschluss 2007 prognostizierten Wert zu halten.

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

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

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



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

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

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

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden.



### Aktiver Schallschutz

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

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

Das im Jahr 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze trägt dazu bei, dass die Lärmbelastung tagsüber am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die

Gesamtflächen innerhalb der verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Für die Nachtzeit gilt ein Bewegungskontingent: Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen pro Durchschnittsnacht des Kalenderjahres nicht mehr als 133 Flugbewegungen geplant werden. Werden die Grenzwerte überschritten, sollen die Fraport AG und die Fluggesellschaften prüfen, wie sie den Lärmpegel reduzieren können, zum Beispiel durch den Einsatz von leiseren Flugzeugen. Aus den Berechnungen für den Monitoringbericht 2022 für das Jahr 2021 geht hervor, dass die Lärmobergrenze im Jahr 2021 eingehalten worden ist. Hier werden stets die Werte des Vorjahres überprüft.

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

### Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz zählen Maßnahmen, welche den Lärm auf seinem Weg von der Entstehung (Emissionsort, zum Beispiel Flugzeug) zum Einwirkungsort hin (Immissionsort, beispielsweise Wohnung) verringern. Passive Schallschutzmaßnahmen haben das Ziel, durch bauliche Verbesserungen, wie zum Beispiel den Einbau von Schallschutzfenstern, den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu senken. Rund um den Flughafen Frankfurt war die Fraport AG bei rund 86.000 Haushalten gesetzlich dazu verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren. Ein Lärmschutzbereich definierte, welche Haushalte Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen durch Fraport hatten. Für die im Rahmen des Schallschutzprogramms beantragten Maßnahmen konnten noch bis zum 12. Oktober 2022 Rechnungen eingereicht werden.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 1,8 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

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

## Umweltbelange

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

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

Fraport hat sich dazu verpflichtet, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch [www.fraport.de/verantwortung](https://www.fraport.de/verantwortung)). Dazu befüllen die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen. Die Kennzahlen werden für die Berichterstattung zusammengeführt (siehe auch „ESG-Factbook“ unter [www.fraport.de/publikationen](https://www.fraport.de/publikationen) und Umwelterklärung unter [www.fraport.com/umweltmanagement](https://www.fraport.com/umweltmanagement)).

### Klimaschutz

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

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Die Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Der Vorstand wird halbjährlich über die Entwicklung der Fraport AG sowie die Konzern-Emissionen im Rahmen der Halbjahresberichterstattung informiert. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der Scope 1 und 2 CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Fraport AG auf Objektebene halbjährlich über ein detailliertes Monitoring berichtet.

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern mit dem **CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauchs-Controlling** ein eigenes Instrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher,

hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zeitnah Aussagen zu den aktuellen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO<sub>2</sub>-Zielen frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dient der monatliche Energieverbrauch von Gebäuden, Anlagen und Equipment. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

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

Fraport wechselt nach und nach bei Fahrzeugen auf dem Vorfeld zu **emissionsfreien Alternativen**. Dazu hat der Flughafenbetreiber im Jahr 2020 unter anderem zwei Elektrobusse für den Transport von Passagieren im Rahmen eines Förderprojekts des Landes Hessen in Betrieb genommen und eine Ladestrategie für diese Busse entwickelt, die auch für weitere geplante Beschaffungen anwendbar ist. Zusätzlich wurden im Jahr 2022 66 Elektrofahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten angeschafft. Komplementär dazu beginnt Fraport mit dem Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur auf dem Flughafenvorfeld, die für alle dort aktiven Akteure nutzbar sein wird. Auch in den Parkhäusern und auf landseitigen Parkflächen findet kontinuierlich ein Aufbau von Ladepunkten statt, der sich an den Bedürfnissen der Kunden und an gesetzlichen Vorgaben orientiert. Auch bei den Konzern-Gesellschaften wurden im Jahr 2022 einige elektrisch betriebene Fahrzeuge beschafft, die insbesondere im operativen Bereich, beispielsweise als Follow-Me-Fahrzeuge eingesetzt werden.

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

Auch am Flughafen Lima wurde ein wichtiger Meilenstein zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht. 2021 wurde ein Vertrag zur Versorgung des Terminals und des Ausbauprojekts mit erneuerbarer Energie abgeschlossen. Seit 2022 wird das bestehende Terminal mit Grünstrom betrieben. Zudem werden an den bulgarischen Konzern-Flughäfen in Varna und Burgas Photovoltaikanlagen geplant, um in den kommenden Jahren den Grünstromanteil zu erhöhen.

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

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

**Leistungsindikator** – CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1 und 2) im Konzern und bei der Fraport AG (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

## Umwelt- und Naturschutz

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

**Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse** – Aufgabe der **Umweltmanagementsysteme** ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Beschäftigten der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Gesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 75,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften nach ISO 14001 zertifiziert oder nach EMAS validiert.

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

Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 bestanden für **ökologische Ausgleichsmaßnahmen** im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 11,1 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 29).

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

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

## Luftqualität

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

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

Messergebnisse veröffentlicht die Fraport AG regelmäßig im „**Lufthygienischen Jahresbericht**“ auf der Homepage. Sie belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der Messungen grenzwertgeregelter Luftschadstoffe unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Die Fraport AG arbeitet mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, um die sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) zu erforschen. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Luftschadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Zu möglichen gesundheitlichen Auswirkungen gibt es bisher noch keine belastbaren Aussagen. Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das Forum Flughafen und Region (FFR) auf Bitten der Landesregierung das Thema in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen. Es wurde beim UNH ein **Arbeitskreis „UFP“** eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Aufbauend auf den Messergebnissen des HLNUG sowie den Erkenntnissen einer vorangegangenen Expertenanhörung hat der Arbeitskreis UFP zunächst ein Forschungsdesign für eine UFP-Belastungsstudie entwickelt. Es ist vorgesehen, 2023 mit der Durchführung der Belastungsstudie zu beginnen. Ihre Ergebnisse sollen die Basis für eine später geplante Wirkungsstudie zu möglichen gesundheitlichen Effekten von UFP bilden. Der Umgang mit Fragen zur Erfassung und Wirkung von UFP in der Region um den Flughafen und die Bearbeitung des Themas durch das FFR wird auf der Internetseite des UNH veröffentlicht und kann unter <https://www.umwelthaus.org/umweltmonitoring/ultrafeinstaub/auf-dem-weg-zu-einer-studie/> eingesehen werden.

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

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile von Luftschadstoffen. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

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

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

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

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

Neben dem Flugbetrieb entstehen Luftschadstoffe an Flughäfen auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Als Reduktionsmaßnahme stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um. Aktuell verfügen bereits 540 Fahrzeuge der Fraport-Fahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten am Flughafen Frankfurt über einen elektrischen Antrieb. Das entspricht einem Anteil von etwa 27 %.

Die internationalen Konzern-Flughäfen folgen den jeweiligen Anforderungen der nationalen Gesetzgebung. So wird auch an den griechischen Regionalflughäfen Thessaloniki, Korfu und Rhodos die Luftqualität messtechnisch überwacht. Auch an den brasilianischen Konzern-Flughäfen findet eine regelmäßige Bewertung der Luftqualität statt. Fraport Slovenija hat sich das Ziel gesetzt, die Beziehungen zu den vom Fluglärm betroffenen Stakeholdern zu verbessern. Hierzu trifft sich regelmäßig eine Partnerschaftsgruppe für den Flughafenumschutz, die sich aus relevanten Interessengruppen und einem Dialogforum zusammensetzt.

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



## Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung

### Hintergrundinformationen

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

In diesem Abschnitt wird der Anteil des Konzern-Umsatzes, der Investitionsausgaben (Capex) und der Betriebsausgaben (Opex) für den Berichtszeitraum 2022 dargestellt, die mit den ersten beiden Umweltzielen der Europäischen Kommission (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) in Verbindung stehen und gemäß Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sowie Artikel 10 (2) des delegierten Rechtsakts taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform sind. Bei Fraport tragen alle taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zum Umweltziel Klimaschutz bei.

### Definitionen

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

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

- Die Wirtschaftstätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei.
- Sie beeinträchtigt nicht erheblich eines der weiteren Umweltziele (DNSH).
- Sie wird unter Einhaltung des Mindestschutzes durchgeführt.

### Umsatz Kennzahl

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

Fraport hat Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im Bereich der Vermietung von Gebäuden verbunden sind. Dies betrifft die Aktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“. Zusätzlich erzielt Fraport taxonomiefähige Umsatzerlöse durch die Weiterverrechnung der Kosten für das Passagier-Transport-System innerhalb der Flughafenentgelte. Dies fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Die Umsatzerlöse des Passagier-Transport-Systems werden im Segment Aviation erzielt. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung von Gebäuden spiegeln sich hauptsächlich im Umsatz des Segments Retail & Real Estate und im Umsatz des Segments International Activities & Services wider.

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

### Investitionsausgaben (Capex-)Kennzahl

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

Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des Geschäftsjahres. Dies umfasst den Zugang von Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Anlagewerten (IAS 38), Nutzungsrechten (IFRS 16)

und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40; siehe auch Abschnitt „Zugänge zum Anlagevermögen“ sowie Konzern-Anhang Tz. 20 Sachanlagen).

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

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

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

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.17. CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.1. Neubau
- 7.2. Renovierung bestehender Gebäude
- 7.3. Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten
- 7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5. Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

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

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

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17. CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5. Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

## Betriebsausgaben (Opex-)Kennzahl

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

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

Damit unterscheidet sich die Definition für Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen Lagebericht verwendet werden (siehe Kapitel „Glossar“). So sind beispielsweise keine Aufwendungen für Versorgungsleistungen, wie Energieaufwendungen in der Definition gemäß EU-Taxonomie-Verordnung enthalten. Die Ermittlung der Betriebsausgaben (Nenner) gemäß EU-Taxonomie-Verordnung erfolgt ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung und beinhaltet im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen für Mieten und Leasing. Der taxonomiefähige Anteil im Geschäftsjahr 2022 resultiert aus Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System sowie Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude. **Taxonomiekonform** sind davon, analog zu den Umsatzerlösen, die Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System.

## Beurteilung der Taxonomiekonformität

### Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

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

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

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

### Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele – DNSH-Kriterien

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

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

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

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

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

### Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

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

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

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

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

## Meldebogen Umsatz

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

<sup>1)</sup> Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

## Meldebogen Betriebsausgaben (Opex)

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

<sup>1)</sup> Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.



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

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

## Meldebogen Investitionsausgaben (Capex)

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

<sup>1)</sup> Im Jahr 2021 wurde kein taxonomiekonformer Anteil ermittelt.

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

## Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG

Der Lagebericht der Fraport AG und der Konzern-Lagebericht sind zusammengefasst. Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem Jahresabschluss der Fraport AG, der nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt wurde. Daraus ergeben sich – im Vergleich zum Konzern-Abschluss nach IFRS – Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die im Wesentlichen die Rückstellungen und das Anlagevermögen betreffen. Der Anhang zum Jahresabschluss 2022 ist auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.com/publikationen](http://www.fraport.com/publikationen) verfügbar.

### Wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG

#### Ertragslage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

#### Aktiva

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

#### Passiva

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

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

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

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

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

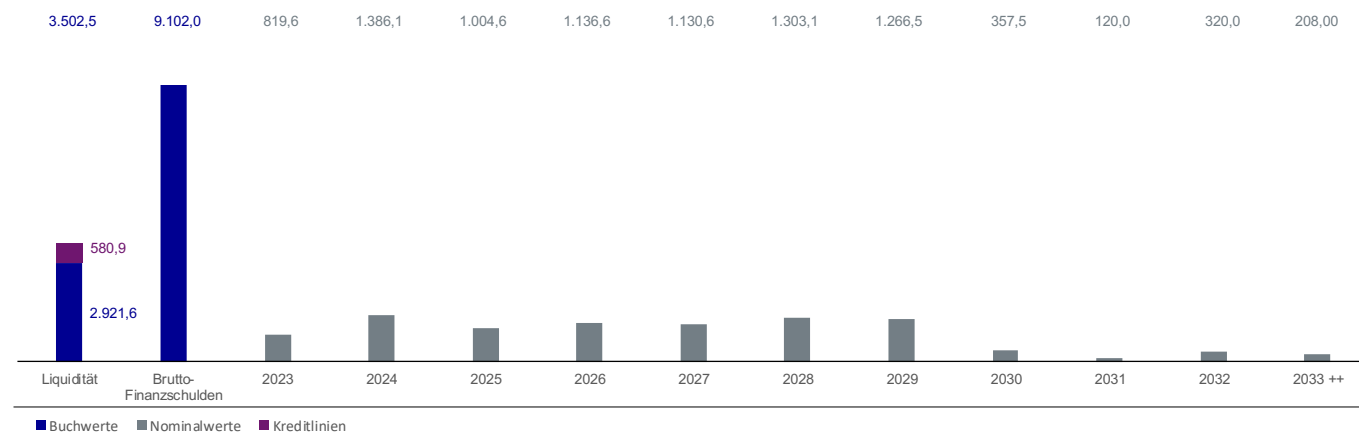
Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 632,3 Mio € auf 9.786,2 Mio €, hauptsächlich aufgrund der im Geschäftsjahr vorgenommenen Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung.

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

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

## Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2022

in Mio €



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

## Kapitalflussrechnung

## Kapitalflussrechnung

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

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

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

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

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

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



## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

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

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

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

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

Fraport geht gegenwärtig von einer Einigung mit dem Konzessionsgeber aus.

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

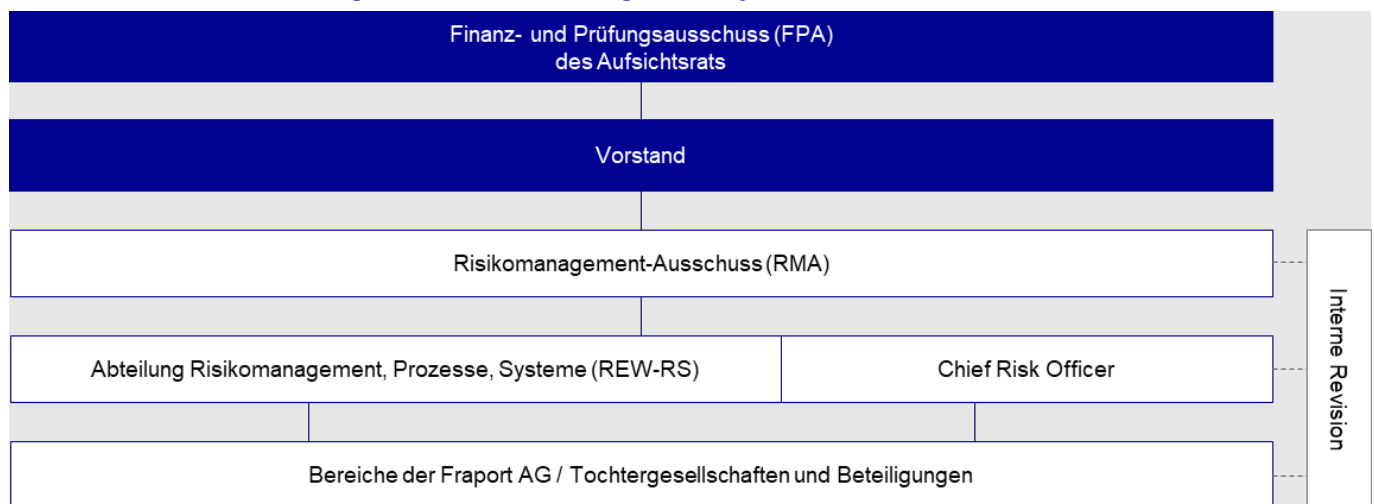
## Risiko- und Chancenbericht

### Risikostrategie und -ziele

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

### Organisation des Risikomanagements

#### Struktur und Verantwortung für das Risikomanagement System



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

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

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

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

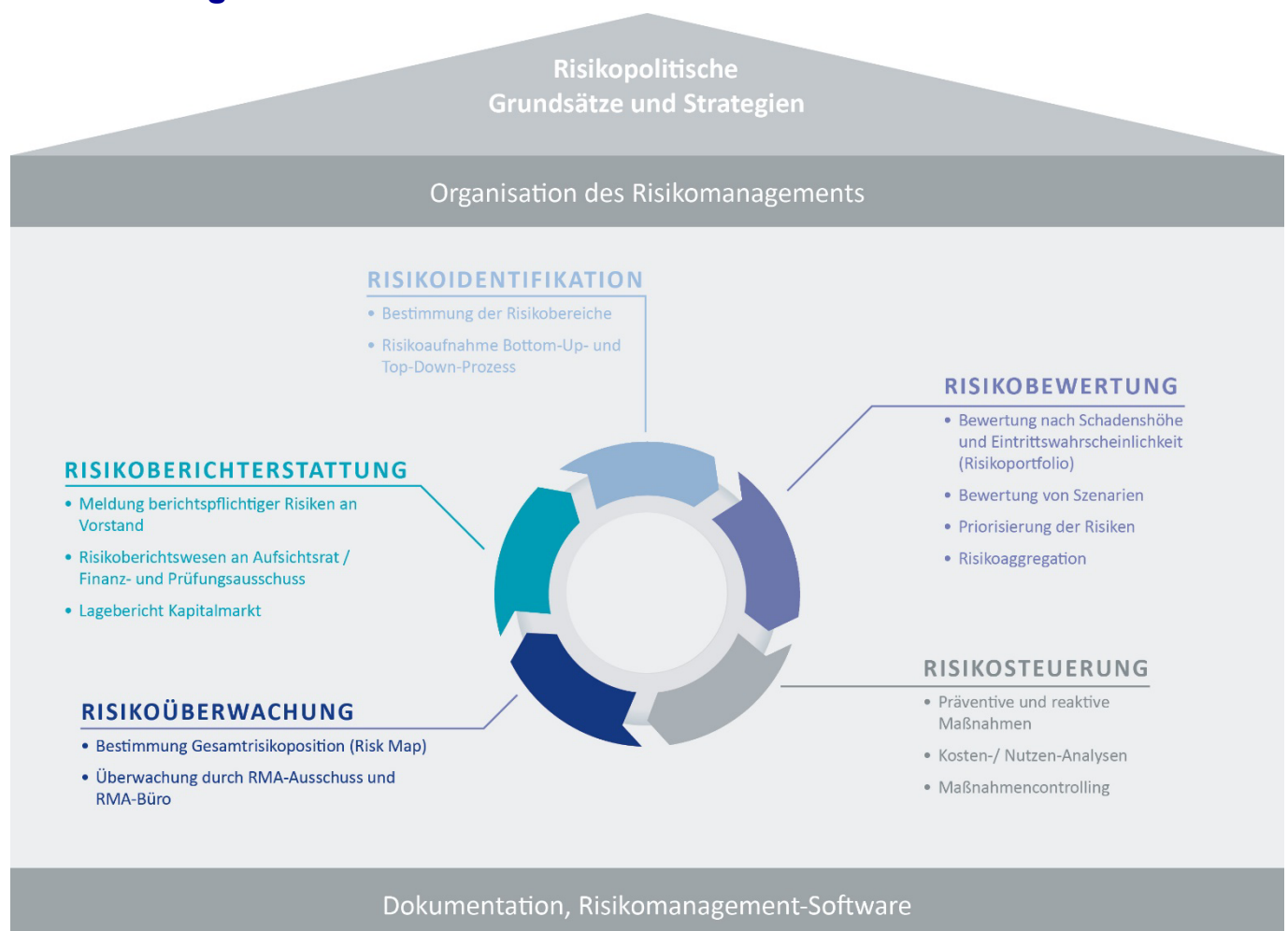
Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen nach § 91 Absatz 2 AktG, die an ein solches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

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

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

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

## Risikomanagement Prozess



### Risikoidentifikation

Unter Risiko versteht Fraport künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen Ziele negativ beeinflussen können. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können. Die Identifikation von Risiken erfolgt

mittels unterschiedlicher Instrumente durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften sowie top-down durch die Abteilung REW-RS, den RMA und den Vorstand. Die eingesetzten Methoden der Risikoeermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten und Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindikatoren aus dem regulatorischen, wirtschaftlichen und politischen Umfeld. Die Bereichsleitungen der Fraport AG und Geschäftsführungen von Konzern-Gesellschaften tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche/Gesellschaften. Sie sind dazu verpflichtet Risikobereiche kontinuierlich zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs und ihrer Gesellschaft quartalsweise an die Abteilung REW-RS zu berichten. Das zentrale Risikomanagement kann anhand der Risikomeldungen Risikotrends im Fraport-Konzern identifizieren. Neu identifizierte wesentliche Risiken sind im Rahmen der Ad-hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung umgehend zu melden.

## Risikobewertung

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

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

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

## Risikosteuerung

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

## Risikoüberwachung und -berichterstattung

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

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

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

**Berichtsmatrix**

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

Berichtspflichtig an:

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

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

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

## Organisation des Chancenmanagements

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

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

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

Neben dem Chancenmanagement durch die Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften nutzt Fraport auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten, wie zum Beispiel dem Konzern-Ideenmanagement, der Digital Factory oder dem Netzwerk Plug and Play LLC, zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln.

## Geschäftsrisiken und -chancen

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

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

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



## Geschäftsrisiken und Chancen

### Strategische Risiken und Chancen

#### Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

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

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

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

Risiken	Maßnahmen	Trend →
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Russland-Ukraine-Krieg könnte unter anderem aufgrund steigender Energiekosten anhaltende Nachfrage- und Angebotsreduzierungen zur Folge haben.</li> <li>Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise könnten zu einer Erhöhung der Flugticket-Preise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb könnten steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben.</li> <li>Die aktuelle politische Diskussion zur Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs könnte bei Umsetzung die Verlagerung auf alternative Transportmittel bedeuten und so die Nachfrage nach Flugreisen dämpfen. Passagiere, die keine alternativen Transportmittel nutzen können oder wollen, könnten zu ausländischen Flughäfen abwandern und gingen dem Flughafen Frankfurt in der Folge verloren.</li> <li>Die Diskussionen zum Klimaschutz könnten zu einer nachhaltigen Änderung des Reiseverhaltens und damit zu einer Reduzierung von Flugreisen führen.</li> <li>Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie vor. Auflagen zum Klima- und Lärmschutz und entsprechende Steuern und Gebühren verteuern Flugreisen und greifen meist einseitig in den Markt und Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs ein. Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) der Europäischen Union sowie die bevorstehende Revision der Emissionshandelsrichtlinie belasten den europäischen Standort im internationalen Vergleich einseitig. Werden die Maßnahmen nicht wettbewerbsneutral gestaltet, drohen strukturelle Wettbewerbsnachteile für den deutschen und europäischen Luftverkehr.</li> <li>Stationierungsentscheidungen, geänderte Streckenführungen und Flottenentwicklungen, sowie sich ändernde Kundenpräferenzen für</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen</li> <li>Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben</li> <li>Attraktive Entgeltstrukturen</li> <li>Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen</li> <li>Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn und Lufthansa für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt</li> <li>Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Nachhaltigkeitsprogramm</li> <li>Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden</li> </ul>	<p>Risiko-bewertung: wesentlich</p>

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

**Chancen**

- Nach dem Überwinden der Coronavirus-Pandemie besteht bei den Verbrauchern ein hohes Bedürfnis nach touristischen Flugreisen. Die Öffnung internationaler Märkte kann auch zu stärker als erwarteten Aufholeffekten im Geschäftsreiseverkehr führen.
- Bisherige Entwicklungszyklen im Luftverkehr zeigen, dass Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise belasten. Langfristige Prognosen gehen weiterhin von einer wachsenden Nachfrage im globalen Flugverkehr aus.
- Marktaustritte von Fluggesellschaften führen zu einer Konzentration etablierter Fluggesellschaften auf die größeren deutschen Flughäfen, wovon Umsteigerverkehr am Frankfurter Flughafen profitieren könnten.
- Hohe Anbindungsqualität an das Schienennetz der Deutschen Bahn am Standort Frankfurt sichert auch bei Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene die Nachfrage aus aktuell innerdeutschen Umsteigerverkehren und gestaltet sich als großer Wettbewerbsvorteil. Verbesserungen des intermodalen Produkts wie durchgehendes Ticketing und durchgängiger Gepäcktransport können den Bahn-Zubringer-Verkehr stärken und sich positiv auf das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens auswirken.
- Kapazitätssteigerungen an den Konzern-Flughäfen sind in Umsetzung beziehungsweise abgeschlossen, wodurch eine Qualitätsverbesserung für Fluggesellschaften und eine höhere Passagierzufriedenheit angestrebt wird und stärker als erwartet am langfristigen Wachstum des Luftverkehrsmarkts partizipiert werden könnte.
- Aus einer möglichen Liberalisierung von Luftverkehrsrechten könnten sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen und bereits bestehende Märkte vergrößert werden.
- Eine internationale Angleichung bisher wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen wie zum Beispiel der deutschen Luftverkehrsteuer würde bislang nachteilige Wettbewerbsverzerrungen abbauen.
- Es besteht die Chance, dass Airlines aufgrund des guten bestehenden Zubringerangebots, der Intermodalität und der Cargo-Nachfrage die Interkontinental-Flotte in Frankfurt weiter ausbauen und damit den Passagier- und Cargo-Verkehr stärken.
- Digitalisierung und Innovationen eröffnen neue Chancen, Prozesse zu verbessern, Effizienz zu steigern und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.


**Weitere Entwicklung der Coronavirus-Pandemie**

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

**Chancen**

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


**Entwässerung Parallelbahnsystem**

<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die obere Wasserbehörde könnte bei Nachweisen von Enteisungsmitteln im Grundwasser die Forderung nach einem qualifizierten Entwässerungssystem für das parallele Start- und Landbahnsystem am Flughafen Frankfurt erheben und eine entsprechende wasserrechtliche Anordnung erlassen.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fortlaufendes Grundwassermonitoring und regelmäßige Messungen zur Überwachung der Grenzwerte</li> <li>Regelmäßige Überprüfung der Zusammensetzung der eingesetzten Enteisungsmittel sowie der operativen Abläufe</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p>  <p>~ 300 Mio €</p>
---	--	---

**Operative Risiken und Chancen**

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

Die Bauinvestitionen am Flughafen Frankfurt werden in zwei getrennten Programmen geführt: „FRA-Nord“ für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie „Ausbau Süd“ für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte. Das Projekt „Ausbau Süd“, insbesondere der Bau des neuen Terminal 3, verläuft trotz einer herausfordernden Marktsituation für Bauleistungen weiterhin stabil innerhalb des Terminplans (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“). Angespannten Lieferketten und begrenzter Materialverfügbarkeit kann in Teilen mit einer vorausschauenden Beschaffungsstrategie begegnet werden. Dennoch bestehen die nachfolgenden Risiken:


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

**Chancen**

Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken:

- Höherer Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt aufgrund abschwächender Nachfrage könnte Preisanstiege dämpfen
- Umsetzung von Baumaßnahmen im Bestand (FRA-Nord) bei verringertem Passagier volumen ohne negativen Einfluss auf die operativen Prozesse am Frankfurter Flughafen
- Der Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab

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

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

**Chancen**

- Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt Fraport darauf ab, seine Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und/oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen wird. Aus der breiten Diversifizierung der Unternehmensbeteiligungen ergeben sich Chancen gegenüber der Fokussierung auf einen Standort.
- Umsetzung von Infrastrukturprogrammen an vielen Konzern-Standorten zur Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Servicequalität
- Konzern-Flughäfen mit wesentlichem Fokus auf touristischen Verkehr könnten schneller als erwartet auf den alten Wachstumspfad hinsichtlich der Verkehrsentwicklung zurückkehren

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

**Personalrisiken und -chancen**

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

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

<p><b>Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK</b></p> <p>Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). In dieser werden die aktuellen Umlagen und Sanierungsgelder für die aktuellen Rentenzahlungen verwendet (Solidarmodell). Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Dadurch steigt das Risiko, dass die ZVK Ausgleichsbeträge von Fraport fordert, um die Deckungslücken auszugleichen.</p>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche mit der ZVK über verschiedene Lösungsansätze</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p>
---	--	--

**Risiken außergewöhnlicher Störfälle**

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

**Cyber Risiken**

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

**Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen**

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

<p><b>Zinsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten</li> <li>• Zukünftige Zinssatzerhöhungen können sich stärker als erwartet auf die geplanten Refinanzierungsmaßnahmen auswirken</li> <li>• Erhöhte Zinsaufwendungen aus der Bewertung von langfristigen Rückstellungen</li> <li>• Risiko eines negativen Marktwerts von Zinssicherungsinstrumenten aus dem Absinken des Marktzinsniveaus, sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung</li> </ul>	<p><b>Trend</b> ↑</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> bedeutend</p> 
<p><b>Währungsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind</li> <li>• Veränderung zum Vorjahr aufgrund des erhöhten Fremdwährungsvolumens im Planungszeitraum im Wesentlichen aufgrund von Flughafen-ausbauprogrammen bei ausländischen Konzerngesellschaften</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften</li> </ul>	<p><b>Trend</b> ↑</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> moderat</p> 
<p><b>Kreditrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann</li> <li>• Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten bei Emittenten und Kontrahenten mit Rating nur mit Bonität von mindestens „BBB-“</li> <li>• Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen</li> <li>• Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt</li> <li>• Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 
<p><b>Sonstige Preisrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow</li> <li>• Die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert unterliegt Schwankungen</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 
<p><b>Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die weitere mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern.</li> <li>• Die Mittel aus der strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung gegebenenfalls wieder aufgefüllt</li> <li>• Aufgrund einer ausreichend gesicherten Vorratsfinanzierung sinkt die Risikobewertung.</li> </ul>	<p><b>Trend</b> ↓</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 



**Chancen**

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

**Rechtliche und Compliance-Risiken**

**Risiko**

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

- Änderungen im Luftverkehrsrecht, dem Bundespolizeigesetz, im Planungs- und Umweltrecht und in sicherheitsrelevanten Bestimmungen, allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, im Kartellrecht, Datenschutzrecht und im Arbeitsrecht sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen
- Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation
- Kartellrechtsverstöße
- Änderungen steuerlicher Vorschriften, der Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften mit negativen Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung

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

**Maßnahmen**

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

**Trend ↑**

**Risiko-bewertung:**  
bedeutend



**Chancen**

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

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

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Die Gesamtrisikolage im Geschäftsjahr 2022 hat sich im Wesentlichen durch die Entwicklung der Coronavirus-Pandemie verbessert, wobei gegenläufige Effekte resultierend aus den steigenden Energiekosten und dem steigenden Zinsniveau Auswirkungen auf die zukünftige Geschäftsentwicklung haben können (siehe oben beschriebene Trend-Entwicklungen). Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der erwarteten weiteren Entwicklungen im Fraport-Konzern sehr unwahrscheinlich. Der Vorstand ist davon überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung und Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bilden und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

**Weiterentwicklung des Risikomanagement Systems**

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System<sup>1)</sup>

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

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

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

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

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

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

---

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

## Prognosebericht

### Hinweis zur Prognoseberichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Einflüsse, wie Terroranschläge, Kriege, weitere Pandemien, Naturkatastrophen oder wesentliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten beeinträchtigt werden. Sie basieren auf den zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 in der EU anzuwendenden IFRS Rechnungslegungsstandards (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4).

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

### Gesamtaussage des Vorstands

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

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

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

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

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

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

## Geschäftsausblick

### Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2023

#### Entwicklung der Struktur

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

Konzerns, insbesondere des Segments Aviation. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts erwartete der Vorstand keine weiteren Änderungen an der Konzern-Struktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

### **Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte**

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ entwickelt Fraport seine Geschäftsaktivitäten und Konzern-Standorte kontinuierlich weiter (siehe auch Kapitel „Strategie“). Im Jahr 2023 ist unter anderem die Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Lima geplant, die die Wettbewerbsposition des Standorts langfristig stärken wird. Fraport zielt weiter darauf, seine Flughafenexpertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport prüft in diesem Zusammenhang selektiv die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen.

### **Entwicklung der Strategie und des Steuerungssystems**

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

Wie im Kapitel „Steuerungssystem“ beschrieben, fokussiert sich der Vorstand auf die in diesem Kapitel prognostizierten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand im Jahr 2023 keine grundlegenden Änderungen.

## **Prognostiziertes wirtschaftliches Umfeld 2023**

### **Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen**

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

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

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

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

### **Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen**

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2023 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben könnten.

### **Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen**

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA für 2023 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 21,1 % gegenüber dem Vorjahr aus. Dies würde einer Erholung gegenüber dem Basisjahr 2019 von rund 85 % entsprechen. Regional nimmt die IATA folgende Zuwachsraten gegenüber Vorjahr auf Basis der RPK an:

## Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2023 gegenüber 2019 nach Regionen

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

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

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

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

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

## Prognostizierter Geschäftsverlauf 2023

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

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

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

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

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

## Prognostizierte Ertragslage 2023

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

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

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

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

### Prognostizierte Segment-Entwicklung 2023

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

### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2023

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

### Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2023

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

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



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

Im Rahmen der Kategorie „Klimaschutz“ erwartet der Vorstand für 2023 die Konzern-**CO<sub>2</sub>-Emissionen** sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fraport AG in etwa auf Vorjahresniveau.

### Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum wird eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft mit einer Rückkehr auf den früheren Wachstumspfad erwartet. Nach der erfolgreichen Eindämmung der Coronavirus-Pandemie sowie der Aufhebung von Reiserestriktionen steigt die Nachfrage nach Flugreisen wieder an. Ein Erreichen des Passagierlevels von 2019 wird in Frankfurt etwa bis zum Jahr 2026 erwartet. Trotz steigender Lebenshaltungskosten wird der Wachstumstreiber international weiterhin der private Konsum sein, der grundsätzlich eine hohe Nachfrage nach Flugreisen stützt. Auch die Konzern-Flughäfen werden vom mittel- bis langfristig prognostizierten globalen Marktwachstum profitieren und eine positive Verkehrsentwicklung aufweisen (siehe auch Kapitel „Strategie“).

Die mittelfristig erwartete Passagiererholung und das darüber hinaus prognostizierte Passagierwachstum werden sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Vor dem Hintergrund umsatzsteigernder Preiseffekte sowie langfristig wirkender operativer Effizienzmaßnahmen rechnet der Vorstand damit, bereits in den Jahren 2023/2024 wieder ein Konzern-EBITDA auf dem Vorkrisenniveau von 2019 zu erreichen und in der Folge zu übersteigen.

Infolge der mehrjährigen Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt und in Lima wird der Free Cash Flow bis 2024 im deutlich negativen Bereich bleiben und sich im Anschluss spürbar erholen. Aufgrund dieser Entwicklung werden die Netto-Finanzschulden des Konzerns temporär weiter ansteigen, bevor sie ab dem Geschäftsjahr 2025 sinken. Vor allem aufgrund der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA über den Mittelfristzeitraum wieder dem Zielwert von fünf annähern.

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

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

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zieht der Vorstand unverändert zur mittelfristigen Steuerung des Konzerns heran (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“).

Frankfurt am Main, 24. Februar 2023

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

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

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