



Hauptversammlung

23. Mai 2017

***Redetext von Dr. Stefan Schulte,
Vorstandsvorsitzender der Fraport AG***

– Es gilt das gesprochene Wort –

[Chart 1]

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr verehrte Gäste,

im Namen des Vorstands sowie aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ihres Unternehmens begrüße ich Sie herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der Fraport AG. Lassen Sie uns zunächst auf die Entwicklungen im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehen, bevor wir dann den Blick nach vorne auf die Marktveränderungen und strategische Ausrichtung Ihres Unternehmens richten.

[Chart 2]

Das Geschäftsjahr 2016 war insgesamt ein sehr bewegtes Jahr. Gleichwohl konnten wir ein neues Rekordergebnis erzielen. Bewegt war zum einen die Verkehrsentwicklung hier am Standort Frankfurt mit einem starken Jahresanfang und -ende, während der Sommer enttäuschend verlief. Ausschlaggebend waren die geopolitische Lage und die Terrorgefahr in Europa mit weniger Fluggästen vor allem aus Asien und den USA, aber auch das starke Wachstum von Low-Cost-Airlines in Europa generell und insbesondere an konkurrierenden Flughäfen in unserem Einzugsgebiet. Mit der weiteren Öffnung des Frankfurter Flughafens für Low-Cost-Airlines haben wir hier die notwendige Antwort gegeben. Der Kern unseres Geschäfts bleibt gleichwohl unverändert das Premium-Hub-Segment und unsere Partnerschaft mit Lufthansa.

Bewegt – wenngleich insgesamt klar positiv – war auch die Entwicklung unseres internationalen Geschäfts. Die inzwischen erreichte breite internationale Aufstellung hilft, Schwächephasen in einzelnen Märkten wie zum Beispiel in der Türkei durch Zuwächse in anderen Regionen auszugleichen. Diesen Weg der Risikostreuung werden wir konsequent weitergehen. Mit der erfolgten Übernahme der griechischen Flughäfen und dem Gewinn zweier Konzessionen in Brasilien haben wir in diesem Jahr wichtige Meilensteine erreicht.

[Chart 3]

Betrachten wir konkreter die Verkehrsentwicklung in Frankfurt, so gingen die Passagierzahlen in 2016 leicht um 0,4 Prozent bzw. rund 250.000 Fluggäste zurück. Insbesondere im zweiten und dritten Quartal hatten wir eine sehr schwache Entwicklung. Die bereits angesprochenen geopolitischen Rahmenbedingungen waren hierfür ebenso ursächlich wie Streiks und Verkehrsrückgänge bei unserem Hauptkunden und das starke Low-Cost-Wachstum von Wettbewerbsflughäfen, die zu deutlichen Passagierverlusten in unserem Einzugsbereich führten. Dennoch konnten wir im Jahr 2016 erneut 60,8 Millionen Passagiere in Frankfurt begrüßen und damit fast auf Vorjahresniveau abschließen.

Das Passagierwachstum des vierten Quartals 2016 hat sich im ersten Quartal 2017 fortgesetzt und im April nochmals deutlich verstärkt. Per Ende April dieses Jahres lagen die Passagierzahlen um 3,9 Prozent über dem Vergleichswert des Vorjahres

und damit am oberen Ende der Prognose von zwei bis vier Prozent, die wir für das Gesamtjahr gegebenen haben. Wir sind also wieder auf einem guten Weg.

Erfreulich ist auch der Zuwachs des Cargo-Aufkommens im Jahr 2016 um 1,8 Prozent auf etwa 2,11 Millionen Tonnen dank einer leichten Belebung des Welthandels. Wir haben damit unsere Marktstellung als größter Fracht-Hub Europas behauptet.

[Chart 4]

Übersetzt in die Finanzkennzahlen des Jahres 2016 bedeutet dies einen fast auf Vorjahresniveau liegenden Konzern-Umsatz von knapp 2,6 Milliarden Euro. Der leichte Rückgang resultiert insbesondere aus Veränderungen im Konsolidierungskreis durch Anteilsverkäufe.

Das operative Ergebnis (EBITDA) haben wir deutlich verbessert um 24,2 Prozent auf 1.054 Millionen Euro. Unterstützt wurde das starke Ergebnis durch die erhaltene Entschädigungszahlung für das Manila-Projekt und den erfolgreichen Anteilsverkauf St. Petersburg. Dies ist das beste Ergebnis, das Fraport jemals erzielt hat.

Das Konzern-Ergebnis liegt mit 400 Millionen Euro um 103 Millionen Euro über dem Vorjahreswert. Ohne die Effekte aus dem Anteilsverkauf Pulkovo, der Manila-Zahlung sowie einmaliger Kostenfaktoren hätte das Konzern-Ergebnis bei knapp 300 Millionen Euro gelegen, trotz des negativen Beitrags von Antalya von minus 16 Millionen Euro im Vergleich zu plus 30 Millionen Euro in 2015. Dies zeigt die Stärke Ihres Unternehmens, sehr geehrte Damen und Herren.

Insgesamt war 2016 also ein sehr erfolgreiches Jahr – und das obwohl die Verkehrsentwicklung in Frankfurt und an einigen weiteren Flughäfen, insbesondere Antalya, durchaus herausfordernd war. Für diesen Erfolg und ihren unermüdlichen Einsatz möchte ich, auch im Namen meiner Vorstandskollegen, an dieser Stelle gerne unseren mehr als 20.000 Beschäftigten weltweit ein herzliches Dankeschön sagen. Ihrem Know-how und ihrem Einsatz haben wir es zu verdanken, dass wir einer der weltweit führenden Airport-Betreiber sind.

[Chart 5]

Die positive Entwicklung der Geschäftszahlen hat sich erfreulicherweise auch im Aktienkurs niedergeschlagen. Zwar sieht man, dass wir über weite Teile des Jahres deutlich hinter der Kursentwicklung des MDAX zurückgeblieben sind. Seit Jahresende 2016 haben wir diesen Rückstand aber wettgemacht. Im Vergleich zum Kurs von Anfang 2016 haben wir bisher ein Kursplus von rund 20 Prozent erzielt und liegen damit in etwa wieder gleichauf mit der Entwicklung des MDAX.

Wir möchten natürlich auch, dass Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, durch die Dividendenzahlung am Erfolg Ihres Unternehmens beteiligt werden. Deshalb schlagen wir der Hauptversammlung eine Erhöhung der Dividende um 15 Cent auf 1,50 Euro je Aktie vor. Dies würde einen neuen Höchstwert markieren. Sie wissen,

dass es uns ein Anliegen ist, die Dividende kontinuierlich zu entwickeln und wir sind fest davon überzeugt, dass Ihre Gesellschaft trotz aller Marktveränderungen auch künftig ihren erfolgreichen Weg fortsetzen wird. Lassen Sie mich nun auf die Marktveränderungen etwas detaillierter eingehen.

[Chart 6]

Die Veränderungen im Interkontinental-Verkehr durch die Drehkreuze im Nahen und Mittleren Osten kennen wir bereits seit vielen Jahren. Bezüglich dieser Hubs und Fluggesellschaften hat das Jahr 2016 gezeigt, dass auch dort die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Neue Flugzeuggenerationen begrüßen wir, da diese Quantensprünge in der Verbrauchs- und Lärminderung erzielen. Das ist gut für die Anwohner rund um den Flughafen und bislang hat sich Ihr Unternehmen stets erfolgreich mit den jeweils neuen Mustern entwickelt. Aufmerksam beobachten werden wir die jetzt vor uns liegende Ära der kleinen Langstreckenjets von Boeing (B 737 Max) und Airbus (A321neo ER). Für die nächsten Jahre dürfte das aber zunächst ein sehr kleines Marktsegment bleiben.

Entscheidender ist da schon der Vormarsch der Low-Cost-Airlines in Kontinentaleuropa. Warum sind diese eigentlich so erfolgreich? Letztlich kommen hier zwei Entwicklungen zusammen: Relativ neue Fluggesellschaften mit einem sehr fokussierten Geschäftsmodell und günstigen Kostenstrukturen einerseits und andererseits das Internet und die Digitalisierung, die dafür gesorgt haben, dass die Preise von Flugverbindungen transparent und damit leicht vergleichbar sind, so dass Passagiere ihre Reisen zunehmend autonom und preissensibel buchen.

Low-Cost hat heute bereits im europäischen Luftverkehr einen Marktanteil von über 40 Prozent mit starken Wachstumsraten. Dagegen verlieren die etablierten Fluggesellschaften kontinuierlich Marktanteile und wachsen nur moderat. Einzelne Märkte und Destinationen werden heute bereits von Low-Cost-Fluggesellschaften dominiert.

Am Frankfurter Flughafen liegt der Verkehrsanteil von Low-Cost bei nur zwei Prozent im Gegensatz zu vielen anderen großen Flughäfen und selbst Hubs wie Paris, Amsterdam und München, die heute bereits Low-Cost-Anteile von 8 bis etwa 20 Prozent aufweisen. Entscheidend für unseren Schritt, uns stärker für Low-Cost zu öffnen, war aber insbesondere das rasante Wachstum von Flughäfen in unserer Umgebung gerade im Low-Cost-Bereich. Dieses führte dazu, dass wir am Frankfurter Flughafen in den vergangenen Jahren deutlich Passagiere verloren haben.

Verstärkt wurde diese Entwicklung durch die Entscheidung unseres Hauptkunden, Eurowings nicht in Frankfurt, sondern in Köln/Bonn zu positionieren, und zwar auch mit interkontinentalen Flügen. Daher mussten wir reagieren, um weitere Abwanderungen zu stoppen und wieder mit dem Markt zu wachsen. Nur so können

wir unsere Marktstellung halten und Kunden unseres Einzugsbereichs künftig auch entsprechende Angebote unterbreiten.

[Chart 7]

Was bedeutet dies nun für den Frankfurter Flughafen? FRA ist und bleibt vor allem der zentrale Hub mit starkem Fokus auf Umsteigeverbindungen und Interkontinentalverkehre – denn dies ist unsere große Stärke und hier haben wir über viele Jahre hinweg unsere Kompetenz bewiesen. Das Herz unserer Hub-Operation, die Flugsteige A, B und Z, wollen wir weiterhin „schlagkräftig“ halten und wettbewerbsfähig entwickeln durch die kontinuierliche Verbesserung der Infrastruktur, der Prozesse und der angebotenen Produkte. Im Vordergrund stehen dabei – ungeachtet aller auch öffentlich ausgetragenen Diskussionen – selbstverständlich die Fluggesellschaften der Star Alliance und unser Hauptkunde, die Deutsche Lufthansa AG.

Low-Cost ist eine wichtige Ergänzung unseres Hub-Geschäfts, aber eben auch nur eine Ergänzung. Low-Cost wird vom Kunden heute erwartet. Wenn dieses Segment inzwischen über 40 Prozent des kontinentaleuropäischen Flugverkehrs ausmacht, wenn wir zuletzt deutlich Kunden an umliegende Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten verloren haben, dann kann ein Flughafen wie Frankfurt nicht dauerhaft sagen, wir ignorieren diese Marktentwicklung. Zumal die Low-Cost-Gesellschaften zunehmend auch mit Business-Paketen Geschäftskunden adressieren und erste Transferprodukte anbieten.

Die Herausforderung für uns wie auch für die Fluggesellschaften liegt vor allem darin, das Produkt am Boden genauso wie in der Luft klar zu differenzieren entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Kundengruppen.

[Chart 8]

Hierzu sind wir mit unserem Hauptkunden, der Lufthansa, in intensiven Gesprächen. Unser erklärtes Ziel ist, den Flughafen Frankfurt gemeinsam als effizientes und attraktives Drehkreuz in Europa dauerhaft zu positionieren. Wir wollen gemeinsam Wachstumspotenziale und damit neue Erlösquellen erschließen, um die Zukunftsfähigkeit und nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Frankfurt abzusichern. Dazu wollen wir Potenziale zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung genauso konsequent nutzen wie die Erschließung neuer Erlösquellen, zum Beispiel durch die koordinierte Nutzung der digitalen Plattformen beider Häuser. Die Gespräche sind weit gediehen. In den nächsten Wochen sollten wir soweit sein, eine erste Vereinbarung zu unterzeichnen.

Angesichts dieser Diskussion rund um die Marktentwicklungen ist das Thema Terminal 3 öffentlich vielleicht etwas in den Hintergrund getreten. Wir brauchen es aber unverändert, denn sowohl der weltweite Luftverkehr im Allgemeinen als auch konkret das interkontinentale Passagieraufkommen hier in Frankfurt wachsen weiterhin. Unverändert gilt auch, dass wir zu wenige Gebäudepositionen haben und

die Kapazitäten der Terminals 1 und 2 bald erschöpft sind. Wo stehen wir mit dem Terminal 3?

[Chart 9]

Kurz zusammengefasst heißt die Botschaft: Das Terminal 3 kommt gut voran, es wird ein Premium-Produkt. Wir erwarten die Fertigstellung für das Jahr 2023. Die detaillierten Entwurfsplanungen wurden weitgehend abgeschlossen. Mit dem Spezialtiefbau werden wir zeitnah noch in diesem Jahr beginnen. Ebenfalls noch in diesem Jahr sollen einige wichtige Ausschreibungen in mehreren Paketen erfolgen, etwa für den Hochbau der Flugsteige und die Auswahl eines Systemanbieters für das Passagier-Transport-System.

Parallel zur Realisierung des Terminals 3 müssen wir die Marktentwicklungen im Blick behalten, also einerseits das erwartete Passagierwachstum bei einer Kapazität der Terminals 1 und 2 von 64 bzw. maximal 68 Millionen Passagieren und andererseits die Anforderungen unserer Kunden. Im Low-Cost-Bereich heißt das: kein Schnickschnack, kein Luxus und keine ausgefeilten Services, sondern vielmehr eine günstige und simple Abfertigung, die nicht ganz so komfortabel ist, wie Sie das von Frankfurt kennen. Um dies auch in der Infrastruktur entsprechend darzustellen, prüfen wir derzeit die Option, den Flugsteig G, der im Planfeststellungsbeschluss zu Terminal 3 bereits vorgesehen ist, baulich vorzuziehen. Der Flugsteig mit einer Kapazität von vier bis sechs Millionen Passagieren würde spezifisch auf die Anforderungen von Low-Cost-Verkehren zugeschnitten, aber entsprechend der Planfeststellung einschließlich aller Umsteigefunktionalitäten realisiert. Das Investitionsvolumen läge bei etwa 100 bis 200 Millionen Euro.

Über Terminal 3 hinaus investieren wir natürlich auch kontinuierlich in den Bestand, um die Kundenzufriedenheit und Aufenthaltsqualität weiter zu steigern. Hierzu nur einige Beispiele: Im Juni werden wir im Flugsteig C eine neue Station für unsere Sky Line-Bahn am Terminal 1 in Betrieb nehmen. Das wird den Umsteigern die Wege deutlich verkürzen. Das neue Transit-Hotel „MY CLOUD“ nahm Anfang März den Betrieb auf, im Januar eröffnete bereits die neue VIP Lounge. Auch im Bereich Retail wurden neue Wege beschritten: Wir haben ein Joint Venture mit Gebr. Heinemann gegründet und betreiben nun gemeinsam die 27 Heinemann Duty Free- und Travel Value-Shops sowie Concept Stores am Frankfurter Flughafen.

[Chart 10]

Richten wir den Blick auf unser internationales Geschäft – ein für Ihr Unternehmen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wichtiges, da ertragsstarkes und wachsendes Geschäftsfeld. Bereits heute erwirtschaften wir im Segment External Activities & Services mehr als 20 Prozent unseres Umsatzes und über ein Drittel unseres Konzern-Ergebnisses – im Geschäftsjahr 2016 aufgrund der besonderen Situation durch Manila und St. Petersburg sogar rund 60 Prozent.

[Chart 11]

Die Verkehrsentwicklung an unseren Beteiligungsflughäfen war im vergangenen Jahr durchmischt. Rückgänge – insbesondere in Antalya – wurden überkompensiert vom starken Wachstum an anderen Standorten wie insbesondere Lima (plus 10,1 Prozent) und Xi'an (plus 12,2 Prozent). Besonders erfreulich war auch die starke Entwicklung von Twin Star (Bulgarien) mit einem Plus von 21,5 Prozent auf rund 4,6 Millionen Passagiere. Insgesamt zeigt diese Entwicklung, dass unsere Strategie einer breiten, regional diversifizierten Aufstellung des internationalen Portfolios richtig ist.

[Chart 12]

Lassen Sie uns die Entwicklung an einzelnen Standorten etwas detaillierter betrachten: In St. Petersburg haben wir 10,5 Prozent der Anteile verkauft und sind dort jetzt noch mit 25 Prozent engagiert. Der Verkauf war ausgesprochen erfolgreich, wir haben einen Veräußerungsgewinn von 40,1 Millionen Euro erzielt, der sich in voller Höhe auf das Konzern-EBITDA ausgewirkt hat. Dies zeigt, dass wir nicht nur Konzessionen gewinnen können, sondern diese auch erfolgreich entwickeln und Wert für Ihr Unternehmen generieren können.

In Antalya haben die innere Sicherheitslage und Spannungen mit Russland für einen deutlichen Rückgang der Passagierzahlen um 30,9 Prozent und einen Verlust von minus 16 Millionen Euro in 2016 (anteilig Fraport AG) gesorgt. Seit Aufhebung des Reiseembargos im September 2016 zeichnet sich eine deutliche Erholung im Russland-Verkehr ab, der Inlandsverkehr entwickelt sich ohnehin robust. Abzuwarten bleibt jetzt die Entwicklung der touristischen Verkehre aus den westeuropäischen Quellmärkten.

Eine sehr erfreuliche Entwicklung sehen wir seit vielen Jahren in Burgas und Varna in Bulgarien. Seit dem Beginn der Konzession in 2006 haben wir rund 176 Millionen Euro in beide Airports investiert, unter anderem an beiden Standorten neue Terminalanlagen errichtet und das Passagieraufkommen deutlich gesteigert.

Auch Lima ist eine Erfolgsstory: Seit Übernahme des Flughafens vor 16 Jahren haben wir die Passagierzahlen mehr als vervierfacht von 4,1 Millionen auf 18,8 Millionen in 2016. Die Kundenzufriedenheit ist sehr hoch: Acht Mal haben wir die Auszeichnung „Skytrax Best Airport in South America“ gewonnen. Und dies macht sich auch bezahlt: Das Nettoergebnis der Lima-Beteiligung haben wir von ursprünglich 6 Millionen Euro auf 54 Millionen Euro in 2016 gesteigert. Um die Erfolgsgeschichte fortzusetzen werden wir als nächstes eine neue Start-/Landebahn bauen und die Terminalkapazitäten erweitern, denn zu Stoßzeiten operiert Lima bereits heute am Limit.

[Chart 13]

In Griechenland haben wir zum 11. April dieses Jahr nach über zwei Jahren harter Arbeit den operativen Betrieb von 14 Flughäfen übernommen. Hierfür gilt mein besonderer Dank unseren mehr als 500 hoch motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei Fraport Greece sowie unseren Beschäftigten in Frankfurt, die dieses Mammutprojekt erfolgreich gemeinsam gestemmt haben. Die gleichzeitige Übernahme von 14 Flughäfen war auch für uns Neuland und war extrem komplex und anspruchsvoll. Umso mehr freuen wir uns, dass alles reibungslos funktioniert hat.

Doch klar ist auch: Die eigentliche Arbeit fängt jetzt erst an. Wir haben für alle 14 Flughäfen detaillierte Pläne ausgearbeitet, wie wir sie weiterentwickeln, wo wir wie die Infrastruktur modernisieren und ausbauen, Prozesse optimieren sowie geeignete Service- und Shopping-Angebote schaffen. Insgesamt werden wir in den ersten vier Jahren bis zu 400 Millionen Euro investieren und wir sind überzeugt, dass dieses Geld gut angelegt ist. Griechenland hat großes Potenzial und ist als Tourismusdestination sehr gefragt. Die 14 Regionalflughäfen zählten im vergangenen Jahr zusammen 25,3 Millionen Passagiere, ein Zuwachs von 9 Prozent. Auch für das laufende Jahr erwarten wir einen weiteren deutlichen Anstieg der Passagierzahlen.

[Chart 14]

Das erhoffen wir uns natürlich auch von unseren beiden neuen Beteiligungsflughäfen in Brasilien. Brasilien war für uns schon lange ein interessanter Markt. Wir freuen uns, im Rahmen der 3. Runde der Flughafenprivatisierung bei den Flughäfen Fortaleza im Nordosten und Porto Alegre im Südosten, nun zum Zuge gekommen zu sein. Von den insgesamt vier ausgeschriebenen Flughäfen hatten wir uns für diese beiden beworben, weil wir insbesondere dort interessante Weiterentwicklungsmöglichkeiten und Wachstumsperspektiven gesehen haben. Die Übernahme des operativen Betriebs ist für Anfang 2018 vorgesehen.

[Chart 15]

Damit komme ich abschließend zu unserem Ausblick für das Geschäftsjahr 2017. Wir erwarten einen Anstieg des Konzern-Umsatzes inklusive der neuen griechischen Flughäfen auf bis zu 2,9 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBITDA) sollte dabei zwischen rund 980 Millionen Euro und rund 1.020 Millionen Euro liegen. Um dies einordnen zu können, muss man sich zunächst das um die Sondereffekte wie insbesondere Manila und St. Petersburg bereinigte EBITDA des Jahres 2016 anschauen. Das lag bei 853 Millionen Euro. Verglichen dazu erwarten wir für 2017 also einen deutlichen Anstieg des operativen Ergebnisses um 130 bis 180 Millionen Euro. Etwa 100 Millionen Euro hiervon erwarten wir aus Griechenland.

Auf Ebene des Konzern-Ergebnisses rechnen wir mit einem Wert in der Bandbreite von 310 bis 350 Millionen Euro. Gegenüber dem bereinigten Konzern-Ergebnis für

2016 von knapp 300 Millionen Euro entspricht dies einem deutlichen Anstieg. Griechenland wird mit Blick auf das Konzern-Ergebnis in diesem Jahr noch keine wesentliche Rolle spielen, da wir hier in etwa eine „schwarze Null“ erwarten.

Hinsichtlich der Ausschüttung planen wir, die Dividende 2017 mit 1,50 Euro je Aktie stabil zu halten, das jetzt erhöhte Niveau also beizubehalten.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Gäste! Wir werden alles dafür tun, diese positive Entwicklung von Fraport auch in Zukunft fortzusetzen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns und Ihrer Fraport AG weiterhin gewogen bleiben.

Vielen Dank!