

Hauptversammlung

28. Mai 2019

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

– Es gilt das gesprochene Wort –

[Chart 1 - Deckblatt]

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr verehrte Gäste!

auch im Namen meiner Vorstandskollegen begrüße ich Sie herzlich zur Hauptversammlung der Fraport AG. Gerne gebe ich Ihnen einen Überblick, wie das Geschäftsjahr 2018 gelaufen ist, was wir erreicht haben und wie wir unseren Weg fortsetzen möchten.

[Chart 2]

In aller Kürze zusammengefasst: Wir blicken erneut auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurück. Wir haben ein starkes Wachstum beim Passagieraufkommen in Frankfurt und international verzeichnet. Entsprechend haben wir auch unseren Umsatz und das Konzern-Ergebnis deutlich gesteigert.

Gleichzeitig haben wir die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen: In Frankfurt läuft der Bau von Terminal 3 und startet nun in die Phase des Hochbaus. An unseren weltweiten Beteiligungen laufen vor allem in Griechenland, Brasilien und Lima große Ausbauprojekte.

Im Ausblick auf 2019 rechnen wir insgesamt weiterhin mit Wachstum in Frankfurt wie auch international. Entsprechend erwarten wir eine positive Entwicklung von Umsatz und Ergebnis.

[Chart 3]

Der Blick auf die wesentlichen Kennzahlen zeigt: Das Geschäftsjahr 2018 war erneut ein sehr erfolgreiches Jahr, in dem wir alle unsere Ziele erreicht haben. Unser Umsatz legte deutlich zu. Auf bereinigter Basis stieg er um 7,8 Prozent auf rund 3,1 Milliarden Euro. Dieser Wert ist bereinigt um Erlöse, die im Zusammenhang mit Ausbauinvestitionen in den internationalen Konzerngesellschaften stehen (IFRIC 12). Blickt man auf den nicht bereinigten Wert, so legte der Umsatz sogar um 18,5 Prozent auf knapp 3,5 Milliarden Euro zu.

Das EBITDA erhöhte sich um 12,5 Prozent auf über 1,1 Milliarden Euro. Das EBIT lag mit 731 Millionen Euro um 13,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Das Konzern-Ergebnis legte überproportional um 40,6 Prozent auf 506 Millionen Euro zu. Auch wenn man hier den Beitrag von knapp 76 Millionen Euro aus dem Verkauf der Anteile an der Hannover-Langenhagen GmbH abzieht, liegen wir mit rund 430 Millionen Euro immer noch am oberen Ende unserer Prognose.

Beim Mittelzufluss, also dem Operativen Cash Flow, sehen wir zwar eine leichte Verschlechterung, diese geht aber vor allem auf stichtagsbedingte Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens zurück. Bereinigt um diese Veränderungen lag der

Operative Cash Flow bei 845 Millionen Euro. Das entspricht einem Anstieg um 18,8 Prozent. Beim Free Cash Flow, also dem Mittelzufluss nach Investitionen, zeigen sich jetzt die Bauaktivitäten hier in Frankfurt wie auch international bei unseren Beteiligungen, also die Investitionen in unsere Zukunft.

Aufgrund des positiven Konzern-Ergebnisses erhöhte sich das Eigenkapital um 8 Prozent auf 4,37 Milliarden Euro. Die Eigenkapitalquote lag zum 31. Dezember 2018 bei 34,9 Prozent. Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich leicht um 33 Millionen Euro auf 3,55 Milliarden Euro. Die Gearing Ratio, also das Verhältnis zwischen dem bilanziellen Fremdkapital und Eigenkapital, verbesserte sich auf 88,7 Prozent gegenüber 94,2 Prozent im Vorjahr.

Sie sehen, Ihr Unternehmen ist wirtschaftlich weiterhin sehr gut aufgestellt, aber auch operativ haben wir uns in einem schwierigen Jahr gut geschlagen. Dies ist vor allem auch ein Verdienst unserer Beschäftigten hier in Frankfurt, aber auch an allen Konzern-Standorten weltweit, die sich tagein tagaus mit viel Engagement und Leidenschaft für einen reibungslosen Betrieb und eine hohe Zufriedenheit unserer Passagiere einsetzen. Im Namen des gesamten Vorstands möchten wir an dieser Stelle Ihnen, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ganz herzlich für Ihren großen Einsatz im vergangenen Jahr danken.

[Chart 4]

Zu unserem Unternehmenserfolg leistet das internationale Geschäft einen immer größeren Beitrag. Während 2016 weniger als ein Viertel des operativen Ergebnisses (EBITDA) aus dem Segment International Activities & Services kam, lag der Anteil 2018 schon bei 36 Prozent. Zugleich hat das Segment in diesem Jahr erstmals den Bereich Retail & Real Estate in Frankfurt überholt und liefert den größten EBITDA-Beitrag unter unseren vier Geschäftsbereichen. Damit die Zahlen vergleichbar sind, haben wir hier die Werte um die Sondereffekte aus der Entschädigungszahlung Manila, dem Anteilsverkauf St. Petersburg 2016 sowie dem Anteilsverkauf Hannover 2018 bereinigt.

Sie sehen also: Unsere Strategie, das internationale Geschäft auszubauen, trägt Früchte. Diesen Weg gehen wir weiter. Langfristig möchten wir den EBITDA- und Ergebnisanteil aus dem internationalen Geschäft in Richtung 50 Prozent steigern. Wir nutzen Wachstums- und Ertragschancen weltweit und stellen damit unseren Konzern noch breiter und stabiler auf.

[Chart 5]

An diesem Erfolg möchten wir Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, natürlich beteiligen. Aufsichtsrat und Vorstand schlagen Ihnen für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividende je Aktie in Höhe von 2,00 Euro vor. Das entspricht

einer Erhöhung um 50 Cent beziehungsweise um ein Drittel im Vergleich zum Vorjahr.

Wie Sie wissen, verfolgen wir eine klar definierte und langfristig angelegte Dividendenpolitik. Wir streben an, jedes Jahr rund 40 bis 60 Prozent des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG an Sie als Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten. Gleichzeitig ist es unser Anspruch, immer mindestens die Dividendenhöhe des Vorjahres zu halten.

Unser Dividendenvorschlag für das Jahr 2018 entspricht einer Ausschüttungsquote von 39 Prozent beziehungsweise von knapp 47 Prozent, wenn man den Gewinn um die Erträge aus dem Verkauf der Hannover-Anteile bereinigt. Die Dividendenrendite liegt, bezogen auf den Schlusskurs des Jahres 2018, bei 3,2 Prozent (im Vorjahr 1,6 Prozent).

Wenn man auf die Aktienkursentwicklung schaut, so war diese im vergangenen Jahr mit einem deutlichen Minus nicht gut. Andererseits hatten wir in 2017 auch einen extrem starken Anstieg. Bei der etwas längerfristigen Perspektive kann sich die Entwicklung durchaus sehen lassen. Mit einem Plus von 23 Prozent in den vergangenen drei Jahren schnitt unsere Aktie besser ab als der DAX und nur leicht schlechter als der MDAX.

In der Kursentwicklung nicht berücksichtigt sind die Dividendenausschüttungen von insgesamt 4,35 Euro. Berücksichtigen wir diese, hat unser Kurs sich also besser entwickelt als der DAX und MDAX.

[Chart 6]

Dass wir unsere Flughäfen weltweit erfolgreich weiter entwickeln und die Erträge nachhaltig steigern können, haben wir im vergangenen Jahr einmal mehr bewiesen. Wir sind mittlerweile auf vier Kontinenten an 30 Flughäfen aktiv. Wir hatten eine durch die Bank positive Verkehrsentwicklung über unser gesamtes Portfolio hinweg.

Besonders hervorheben möchte ich hier die Flughäfen, die noch recht neu im Portfolio sind: Unsere beiden Airports in Brasilien, Fortaleza und Porto Alegre, legten zusammen um 7,0 Prozent zu. Und auch die ersten vier Monate im laufenden Jahr können sich sehen lassen – aktuell liegen wir kumuliert bei einem Passagierplus von 12,4 Prozent für die beiden Flughäfen in Brasilien. In Griechenland stiegen die Passagierzahlen 2018 um knapp 9 Prozent. Auch hier setzt sich das starke Wachstum im laufenden Jahr bisher fort, mit einem Plus von 7,8 Prozent bis Ende April.

Doch auch unsere langjährigen Beteiligungen bereiten uns viel Freude: Den größten Anstieg haben wir in Antalya gesehen, mit einem Plus von 22,5 Prozent. Mit rund 32,3 Millionen Passagieren haben wir den bisherigen Passagierrekord von 28 Millionen Passagieren aus dem Jahr 2014 wie erwartet deutlich überschritten.

Kumuliert über die ersten vier Monate des laufenden Jahres liegen wir hier bei einem Plus von 10,1 Prozent.

Wir werden die Flughäfen in unserem Portfolio konsequent aufwerten und erweitern. Gerne gebe ich Ihnen einen kurzen Überblick, wo wir hier jeweils mit unseren Ausbauprojekten stehen.

[Chart 7]

Wie erwartet boomt der Tourismus in Griechenland weiterhin, und wir machen große Fortschritte bei unseren Ausbauprojekten an den verschiedenen Standorten.

An den drei Airports Chania auf Kreta, Kavala und Zakynthos ist der Ausbau bereits komplett abgeschlossen. Wir haben hier unter anderem die Terminals erweitert und renoviert, zusätzliche Retailangebote geschaffen, Vorfeldflächen saniert, zusätzliche Check-in-Schalter eingerichtet sowie neue Feuerwachen und Gepäckförderanlagen gebaut.

Darüber hinaus sind derzeit fünf komplett neue Terminals an den Flughäfen Thessaloniki, Korfu, Kefalonia, Kos und Lesbos im Bau. Die Fertigstellung ist je nach Standort bis spätestens 2021 geplant. Insgesamt investieren wir bis dahin rund 400 Millionen Euro in die griechischen Flughäfen.

Hiervon profitieren unsere Passagiere ganz unmittelbar durch eine höhere Aufenthaltsqualität, zusätzliche Kapazitäten sowie schnellere und bessere Prozesse. Aber auch Griechenland profitiert als Tourismus- und Wirtschaftsstandort: Moderne, attraktive und schnell erreichbare Flughäfen sind ein wichtiger Faktor für die Attraktivität einer jeden Urlaubsregion. Es freut uns besonders, dass dies zunehmend auch in Griechenland so anerkannt wird.

[Chart 8]

Blicken wir auf Südamerika. In Brasilien können wir rund ein Jahr nach Betriebsübernahme ebenfalls ein erstes positives Fazit ziehen: Unser Team vor Ort hat im vergangenen Jahr nicht nur die Übernahme des Betriebs reibungslos gemeistert. Fraport Brasil hat im ersten Jahr auch ein Passagierplus von 7 Prozent gestemmt und parallel die umfassenden Ausbauprojekte erfolgreich auf den Weg gebracht. Das ist eine starke Leistung.

Um die Basis für langfristiges Wachstum zu schaffen, erweitern wir an beiden Airports in Brasilien unter anderem die Start-/Landebahnen und die Terminals. Auch hier sind wir gut im Zeitplan und gehen davon aus, dass wir den Großteil der Bauprojekte bis Ende dieses Jahres abschließen können. Dies ist der größte der Teil der Investitionsmaßnahmen von insgesamt rund 2,3 Milliarden Reais, die in den

ersten fünf Jahren der Konzessionslaufzeit geplant sind. Nach aktuellem Wechselkurs entspricht dies etwas über 500 Millionen Euro.

Und auch in Lima ist ein Ausbau dringend notwendig. Im vergangenen Jahr haben wir nach einem längeren Prozess endlich das notwendige Land von der Regierung erhalten. In diesem Jahr haben wir bereits mit vorbereitenden Bodenarbeiten begonnen. Wir gehen davon aus, dass wir mit dem Bau der zweiten Start- und Landebahn noch im vierten Quartal 2019 starten können. Mit den Arbeiten für das neue Terminal werden wir voraussichtlich im nächsten Jahr beginnen.

Die Fertigstellung der Start- und Landebahn ist für 2021/2022 geplant, das Terminal soll spätestens 2024 fertig werden. Damit legen wir den Grundstein, die Erfolgsstory Lima langfristig fortzuschreiben.

Parallel haben wir in dieser wichtigen Wachstums- und Ausbauphase unsere Position als Mehrheitsaktionär von Lima Airport Partners, dem Betreiberkonsortium des Jorge Chavez International Airport, weiter gestärkt und unsere Beteiligung von 70,01 Prozent auf 80,01 Prozent erhöht.

[Chart 9]

Gehen wir weiter von Süd- in Richtung Nordamerika. Dort freuen wir uns über einen Neuzugang für unser internationales Portfolio. Im Februar haben wir das Management der Konzessionsflächen am Flughafen Nashville, Tennessee, übernommen. Der Vertrag läuft zunächst über 10 Jahre.

Die Konzessionsfläche umfasst insgesamt 6.400 Quadratmeter auf vier Flugsteigen. Wir werden die Flächen neu gestalten und teilweise umbauen, um das Shopping- und Restaurantangebot deutlich zu erweitern und aufzuwerten. Im vergangenen Jahr sind rund 16 Millionen Fluggäste über den Airport Nashville geflogen – einer der am stärksten wachsenden Airports in Nordamerika.

Ebenfalls noch recht neu in unserem Portfolio ist das Terminal 5 des JFK Airports in New York. Dort – also im Terminal 5 von JetBlue – haben wir zum 1. April 2018 das Management des gesamten Gastronomie- und Shoppingangebots übernommen. Darüber hinaus vermarkten wir die Retail- und Gastronomieflächen an drei weiteren US-amerikanischen Airports: Baltimore/Washington, Cleveland und Pittsburgh.

[Chart 10]

Kommen wir zurück nach Frankfurt und schauen zunächst noch einmal auf die Verkehrsentwicklung. Wir haben am Flughafen Frankfurt im Gesamtjahr 2018 ein Passagierplus von 7,8 Prozent auf über 69,5 Millionen verzeichnet. Absolut entspricht das einem Zuwachs von 5 Millionen Passagieren.

Ausschlaggebend für das Wachstum waren sowohl neu aufgelegte Ziele wie auch zusätzliche Verbindungen auf bestehenden Strecken. Wie schon im Vorjahr war erneut der Europaverkehr stärkster Wachstumstreiber mit einem Anstieg von 12,1 Prozent. Der Interkontinentalverkehr stieg um 2,8 Prozent. Die Flugbewegungen legten analog zu den Passagierzahlen um 7,7 Prozent auf über 512.000 zu.

Das Cargo-Aufkommen ging leicht um 0,7 Prozent zurück auf etwa 2,2 Millionen Tonnen. Hier machten sich die etwas schwächere Entwicklung des Welthandels sowie die gestiegenen geopolitischen Unsicherheiten bemerkbar.

Dennoch gibt es auch hier positive Nachrichten: Wir sind laut der jüngsten ACI-Erhebung für 2018 nun wieder der größte Fracht-Flughafen in Europa. Unsere Wettbewerber hatten mit noch größeren Rückgängen zu kämpfen, sodass wir wieder an Paris Charles de Gaulle vorbeigezogen sind.

[Chart 11]

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: So positiv sich Ihr Unternehmen in den vergangenen Jahren entwickelt hat, so kämpft die Luftverkehrsbranche in Deutschland und Europa gleichwohl mit Herausforderungen. Flugausfälle und Verspätungen haben im letzten Jahr ein Ausmaß angenommen, das nicht mehr akzeptabel ist.

Dies hat vielfältige Gründe. Die beiden wichtigsten Faktoren im vergangenen Jahr waren die ineffiziente Organisation des europäischen Luftraums und fehlende Fluglotsen. Und gerade Frankfurt liegt mitten in einem der am stärksten belasteten Sektoren in Europa. Diese Situation wurde verstärkt durch die Neuordnung des Luftverkehrs nach den Insolvenzen von Air Berlin, Monarch Airlines und anderen.

Positiv ist, dass sich die verschiedenen Partner im Luftverkehr auf ein umfassendes Bündel an Maßnahmen verständigt haben, um die Situation schnellstmöglich zu verbessern. Unter anderem werden als kurzfristige Maßnahme Flüge durch Eurocontrol in niedrigere Flughöhen verlagert. Schaut man sich aktuell die Pünktlichkeit an, scheinen die Maßnahmen zu fruchten, denn wir sind branchenweit deutlich besser unterwegs als im vergangenen Jahr.

Unabhängig davon bleiben für uns in Deutschland und auch hier in Frankfurt die Sicherheitskontrollen eine große Herausforderung. Schon seit Jahren setzen wir uns dafür ein, dass die Kontrollspuren effizienter werden und sich an den europäischen Benchmarks orientieren. Hier sind erste positive Ansätze mit neuen Testspuren zu verzeichnen.

Wie die Bundespolizei im Februar mitgeteilt hat, können dort an zwei Spuren bis zu 500 Passagiere pro Stunde kontrolliert werden. Das ist deutlich mehr als an den herkömmlichen Sicherheitskontrollstellen. An diesen können zwar auf der gleichen Fläche vier Linien aufgebaut werden, die aber in Summe nur 320 bis 400 Passagiere

pro Stunde schaffen. Natürlich werden wir versuchen, diese neuen Spuren zeitnah an möglichst vielen Stellen in den Terminals einzusetzen, dazu gleich mehr.

[Chart 12]

Um das starke Wachstum zu bewältigen, haben wir im vergangenen Jahr mehr als 3.000 Beschäftigte neu eingestellt. Überwiegend wurden die neuen Kolleginnen und Kollegen in den operativen Bereichen Flugzeugabfertigung sowie bei unserer Sicherheitstochter FraSec eingestellt.

Für das laufende Jahr planen wir erneut rund 2.300 Neueinstellungen, darunter allein rund 400 Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten bei unserer Tochter FraSec. Netto, also abzüglich der üblichen Fluktuation, gehen wir davon aus, dass wir im vergangenen und im laufenden Jahr zusammen rund 2.000 zusätzliche Stellen schaffen.

Vom Arbeiter auf dem Vorfeld über Facharbeiter bis zu IT-Spezialisten, Ingenieuren oder Ärzten bieten wir eine enorme Bandbreite an spannenden Jobs. Und wir bilden aus. Dies zeigt einmal mehr: Der Flughafen spielt eine ganz entscheidende Rolle als Jobmotor in der Rhein-Main-Region.

Dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trotz der Belastungen durch Wind und Wetter jeden Tag eine Klasse Arbeit leisten, zeigen die Ergebnisse der regelmäßigen Befragungen unserer Passagiere. Demzufolge ist die Globalzufriedenheit im Jahr 2018 nochmal um einen Prozentpunkt von 85 auf 86 Prozent gestiegen. Das ist eine sehr positive Entwicklung – gerade in einem Jahr, das branchenweit von Ausfällen und schlechten Pünktlichkeitswerten geprägt war.

[Chart 13]

Der andere große Hebel, an dem wir neben dem Personalaufbau ansetzen, ist unsere Infrastruktur. Hier versuchen wir alles, was möglich ist, um die Nutzung der bestehenden Flächen in den Terminals 1 und 2 zu optimieren. Bei dem Thema Sicherheitskontrollen wird der Anbau am Terminal 1, Bereich A, ab Mitte Juli eine deutliche Entlastung bringen. Wir schaffen hier Platz für sieben zusätzliche Kontrollspuren in der neuen, effizienteren Konfiguration. Wie Sie hier auf dem aktuellen Foto sehen können, steht die Halle bereits. Parallel werden derzeit innen die neuen Spuren installiert.

Im Terminal 2 hat die Bundespolizei ebenfalls bereits zwei dieser neuartigen Spuren installiert. Zudem bleiben natürlich auch die beiden Spuren, die die Bundespolizei zunächst testweise in Terminal 1, Halle A, eingerichtet hatte, dauerhaft im Einsatz. Wir prüfen, wo wir darüber hinaus in den bestehenden Terminals Platz für die neuen Sicherheitskontrollen schaffen können. Da die neuen Spuren deutlich länger und

breiter sind als die bisherigen, geht das nicht überall und nicht sofort. Aber perspektivisch möchten wir möglichst viele der bestehenden Kontrollstellen durch die neuen ersetzen. Im Terminal 3 planen wir natürlich standardmäßig die neuen Linien ein.

Auch darüber hinaus drehen wir derzeit an allen Stellschrauben, die uns zur Verfügung stehen, um die Kapazitäten zu erhöhen: Durch die Umnutzung von Flächen schaffen wir Platz für zusätzliche Gates und Grenzkontrollstellen. Wir richten auf Flächen, die im Winter für die Enteisung genutzt werden, zusätzliche temporäre Abstellpositionen für Flugzeuge ein.

Und wir steuern den Flugbetrieb in Abstimmung mit den Airlines und Behörden eng vernetzt und sehr flexibel. Dies ermöglicht es uns beispielsweise, gezielt Flüge umzusteuern, um einzelne, vorübergehend stark frequentierte Prozessstellen zu entlasten – und während der ersten großen Reisewelle dieses Jahres rund um Ostern haben wir die Belastungsprobe bestanden!

[Chart 14]

Klar ist aber auch, dass wir eine nachhaltige Entlastung auf der Terminalseite erst mit Flugsteig G realisieren werden, also dem ersten, vorgezogenen Flugsteig von Terminal 3. Wie Sie wissen, ist die Fertigstellung von Flugsteig G mit einer Kapazität von 4 bis 5 Millionen Passagieren bis Ende 2021 vorgesehen.

Ende 2023 soll dann die Fertigstellung des Hauptgebäudes mit den Flugsteigen H und J folgen. Die Investitionen für den Ausbau im Süden liegen bei etwa 3,5 bis 4 Milliarden Euro. Dies umfasst auch die Kosten für den Flugsteig G in der ersten Ausbaustufe sowie für den Autobahnanschluss und das Parkhaus.

Mit der Grundsteinlegung des Hauptgebäudes am 29. April konnten wir einen wichtigen Meilenstein feiern. Sie werden also bald beobachten können, wie das Gebäude in die Höhe wächst. Schon jetzt sind die Dimensionen der Baustelle sehr beeindruckend. In Spitzenzeiten sind dort täglich bis zu 5.000 Bauarbeiter beschäftigt. Rund 75 Hochkräne sind in den kommenden Monaten im Einsatz und werden den Blick auf das Gelände prägen.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Terminal 3 ist nicht nur eines der größten privat finanzierten Infrastrukturprojekte Europas. Terminal 3 sichert vor allem die langfristige Zukunftsfähigkeit des Frankfurter Flughafens als eines der international führenden Drehkreuze. Und es sichert damit auch die Zukunftsfähigkeit Ihres Unternehmens. Deshalb ist es eine gute Nachricht für Sie und für die gesamte Region, dass wir hier vorankommen. Wir werden hier nicht nachlassen, sondern einen starken Fokus darauf legen, dass das Projekt weiterhin planmäßig voranschreitet. Und wir werden selbstverständlich auch weiterhin regelmäßig über den Baufortschritt berichten.

[Chart 15]

Blicken wir abschließend auf die Prognose für das laufende Jahr, die wir im Rahmen der Bilanzpressekonferenz im März dieses Jahres gegeben haben. An diesem Ausblick halten wir auch nach Abschluss des ersten Quartals des laufenden Geschäftsjahres fest.

Für Frankfurt erwarten wir für das Gesamtjahr 2019 ein Wachstum des Passagieraufkommens zwischen etwa 2 Prozent und etwa 3 Prozent. Wie immer ist diese Prognose vorbehaltlich der Auswirkungen besonderer Ereignisse, wie möglicher Streiks oder witterungsbedingter Annullierungen. Auch an den Beteiligungen weltweit rechnen wir ganz überwiegend weiterhin mit Verkehrswachstum.

Beim Konzern-Umsatz erwarten wir einen Anstieg auf rund 3,2 Milliarden Euro (bereinigt um Erlöse im Zusammenhang mit IFRIC 12; zum Vergleich: 3,1 Milliarden Euro in 2018). Für das Konzern-EBITDA prognostizieren wir einen Anstieg auf ein Niveau zwischen etwa 1.160 Millionen Euro und circa 1.195 Millionen Euro (zum Vergleich: 1.129 Millionen Euro in 2018).

Das Konzern-Ergebnis prognostizieren wir in einer Bandbreite zwischen rund 420 Millionen Euro und rund 460 Millionen Euro. Zu berücksichtigen sind beim Vergleich der Prognose mit den Ergebniskennzahlen 2018 die entsprechenden Effekte aus dem Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH. Der Verkauf hatte 2018 das EBIT um rund 25 Millionen und das Konzern-Ergebnis um rund 76 Millionen Euro erhöht. Bereinigt man das Konzern-Ergebnis für das Geschäftsjahr 2018 um diesen Effekt, so ergibt sich ein Wert von rund 430 Millionen Euro. Mit anderen Worten: Basierend auf den bereinigten Werten stellen wir für das laufende Jahr eine weitere Verbesserung des Ergebnisses in Aussicht.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Gäste! Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Zeit und Ihre Aufmerksamkeit. Meine Vorstandskollegen und ich sind überzeugt, dass Ihr Unternehmen hervorragend aufgestellt ist, um seine erfolgreiche Entwicklung fortzusetzen. Wir freuen uns, wenn Sie uns und Ihre Fraport AG weiter auf diesem Weg begleiten.

Vielen Dank.

Passus zur Erläuterung zu TOP 6

Meine Damen und Herren, bevor ich an meinen Platz zurückkehre, möchte ich noch eine Erläuterung zu Tagesordnungspunkt 6 geben.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung unter Tagesordnungspunkt 6 vor, dem Abschluss von zwei Unternehmensverträgen mit Tochterunternehmen der Fraport AG zuzustimmen.

Bei derartigen konzerninternen Unternehmensverträgen handelt es sich um ein in der Praxis weit verbreitetes Standardinstrument zur Optimierung der steuerlichen Situation im Konzern. Der Abschluss solcher Verträge bedarf der Zustimmung der Hauptversammlung der Fraport AG, weshalb sie heute auf der Tagesordnung stehen.

Zudem ist der Vorstand gehalten, den Aktionärinnen und Aktionären derartige Verträge in der Hauptversammlung mündlich zu erläutern. Das will ich gerne tun, mich dabei aber kurz fassen. Denn mit der Einberufung zur heutigen Hauptversammlung haben wir schon zahlreiche Dokumente und insbesondere auch ausführliche schriftliche Berichte zu diesen Verträgen öffentlich zugänglich gemacht. Darauf nehme ich hiermit Bezug.

Die unter Tagesordnungspunkt 6 zur Zustimmung vorgeschlagenen Verträge liegen als Entwürfe vor und sollen nach erteilter Zustimmung der Hauptversammlung abgeschlossen werden. Bei den beiden Gesellschaften handelt es sich um 100%-ige Tochtergesellschaften der Fraport AG.

Die Verträge sind mit Ausnahme der Vertragsparteien inhaltlich identisch, so dass meine nachfolgenden Ausführungen für beide Verträge gleichermaßen gelten.

Der Abschluss der Unternehmensverträge erfolgt in erster Linie aus steuerlichen Gründen. Durch den Abschluss der Verträge werden sogenannte steuerliche Organschaften begründet und die Tochterunternehmen in den steuerlichen Organkreis des Fraport-Konzerns einbezogen. Gewinne und Verluste der betreffenden Tochtergesellschaften werden in der Folge handels- und steuerrechtlich der Fraport AG zugerechnet und mit den Ergebnissen anderer Gruppengesellschaften aus dem ertragsteuerlichen Organkreis auf Konzernebene konsolidiert.

Die Tochtergesellschaften unterstellen mit den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen die Leitung ihrer Gesellschaft der Fraport AG. Das heißt, die Fraport AG ist berechtigt, den Tochtergesellschaften Weisungen hinsichtlich der Leitung ihres Unternehmens zu erteilen. Außerdem verpflichten sich die Tochtergesellschaften, während der Dauer des Vertrags entsprechend den Vorschriften des § 301 Aktiengesetz ihren ganzen während der Dauer des Vertrags ohne die Gewinnabführung entstehenden Jahresüberschuss an die Fraport AG abzuführen.

Im Gegenzug ist die Fraport AG verpflichtet, entsprechend den Vorschriften des § 302 Aktiengesetz in seiner jeweils gültigen Fassung jeden während der jeweiligen Vertragsdauer entstehenden Jahresfehlbetrag auszugleichen.

Die Verträge werden mit der Eintragung in das Handelsregister des Sitzes der jeweiligen Tochtergesellschaft wirksam. Die Verpflichtungen zur Gewinnabführung bzw. zum Verlustausgleich gelten dann rückwirkend für die Zeit ab dem Beginn des Geschäftsjahres, in dem die Eintragung erfolgt. Ihre Leitungsbefugnisse kann die Fraport AG aus Rechtsgründen erst ab dem Wirksamwerden der Verträge, also ab dem Tag der Handelsregistereintragung ausüben. Auch deshalb wird eine zeitnahe Eintragung der Unternehmensverträge angestrebt.

Entsprechend den steuerlichen Anforderungen an eine Organschaft werden die Verträge auf unbestimmte Zeit und mit einer Möglichkeit zur ordentlichen Kündigung der Verträge erstmals nach fünf Jahren abgeschlossen. Unter bestimmten, vertraglich näher festgelegten Voraussetzungen können beide Parteien den Vertrag aus wichtigem Grund kündigen, zum Beispiel wenn wegen einer Anteilsveräußerung oder aus anderen Gründen die steuerlichen Voraussetzungen einer sogenannten finanziellen Eingliederung der Tochtergesellschaft in die Fraport AG wegfallen.

Da es sich bei den zwei Gesellschaften jeweils um eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Fraport AG handelt, sind aufgrund des Abschlusses der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge kein Ausgleich und keine Abfindung an andere Gesellschafter dieser Gesellschaften zu zahlen. Es bedarf deshalb auch keiner Prüfung durch einen gerichtlich bestellten Prüfer. Abgesehen von der bereits erläuterten Pflicht der Fraport AG, etwaige Verluste auszugleichen, ergeben sich durch die Verträge keine besonderen finanziellen Verpflichtungen.

Weitere Einzelheiten zu dem Abschluss der beiden neuen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge können Sie, wie gesagt, den hier in der Hauptversammlung am Informationscounter beziehungsweise am Wortmeldecounter verfügbaren Dokumenten, insbesondere den gemeinsamen schriftlichen Berichten über die Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge entnehmen.

Soviel zur Erläuterung von Tagesordnungspunkt 6. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.