

HR neo

HRneo ist das größte Entwicklungsprogramm im Personalwesen der vergangenen Jahre. Es hat das Ziel, den HR-Bereich neu auszurichten und die Arbeitgeberattraktivität von Fraport weiter zu steigern. Auch der Zusammenhalt in der Belegschaft soll durch HRneo konzernübergreifend gestärkt werden. Die fünf Teilprojekte „Führung, Kultur, Image, Talente & Entwicklung“, „Rekrutierung & Fähigkeiten“, „Vergütung & Leistungen“, „Prozesse & Systeme“ sowie „Organisation, Effizienz & Neuausrichtung“ setzen sich auch unter Einbeziehung der Beschäftigten mit den jeweils relevanten Themen auseinander.

Nach einer initialen Analyse- und Konzeptphase befindet sich das mittelfristig ausgelegte Programm derzeit in der Umsetzungsphase.



**Zusammengefasster
Lagebericht
für das
Geschäftsjahr 2023**

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

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt gemessen an der Anzahl der beförderten Passagiere und umgeschlagener Fracht-Tonnage zu den weltweit führenden Unternehmen im Airport Business. Hauptstandort des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der bedeutendsten Passagier- und Frachtflughäfen weltweit, über den die Muttergesellschaft des Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), eine zeitlich unbefristete Betriebsgenehmigung verfügt. Über den Standort Frankfurt hinaus ist der Konzern vor allem auf Basis von Konzessionsvereinbarungen an internationalen Verkehrsflughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Zu den wesentlichen Standorten außerhalb von Frankfurt, die als „Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte“ ausgewiesen werden, zählen 14 Flughäfen in Griechenland, der Flughafen Lima in Peru und mit Porto Alegre und Fortaleza zwei Flughäfen in Brasilien, sowie der Flughafen Antalya in der Türkei (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“).

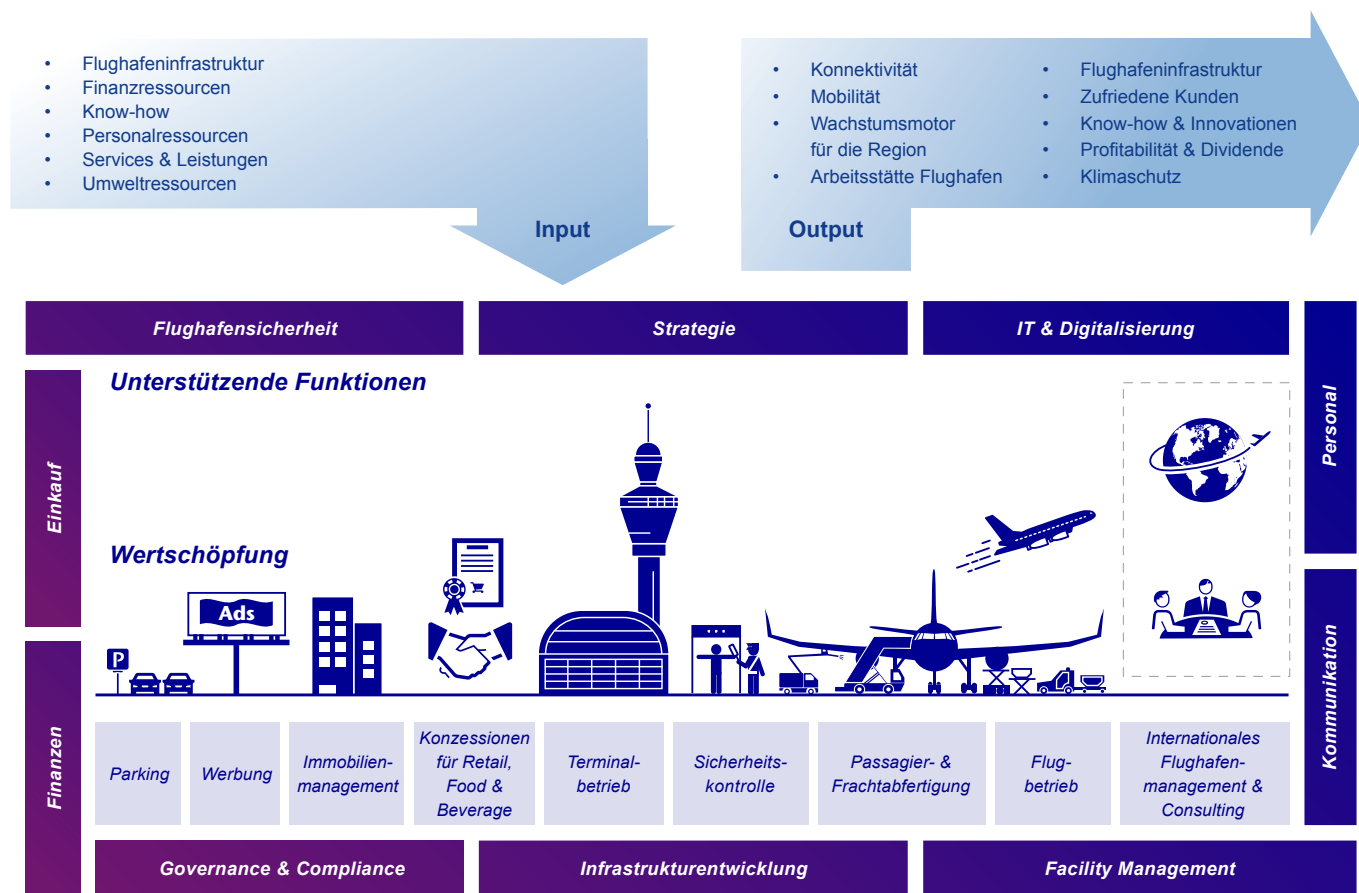
Als Flughafenbetreiber erbringt Fraport eine Vielzahl operativer und administrativer Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs. Im Rahmen der Konzessionsverträge variiert der Umfang der angebotenen Leistungen von vertraglich verpflichtenden Bau- und Ausbautätigkeiten über Administration und Steuerung von Flughafenprozessen bis hin zum Management von Retail-Flächen. Neben den erbrachten Leistungen unterscheiden sich die Konzessionsmodelle nach ihrer Laufzeit und Ausgestaltung der zu entrichtenden Konzessionsgebühren. Auch Planungs- und Beratungsleistungen sowie IT-Services und das Facility Management zählen zu dem Aufgabenspektrum des Fraport-Konzerns. Fraport zielt darauf ab bei allen Unternehmensleistungen den Kunden in den Fokus zu stellen. 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.

Den maßgeblichen Teil seiner Umsätze und Ergebnisse erzielt der Konzern aus dem Passagier- und Frachtgeschäft an den jeweiligen Standorten. Neben den Passagieren zählen insbesondere die Fluggesellschaften, Mieter von Büro- und Einzelhandelsflächen, Behörden sowie Spediteure zu den wesentlichen Kunden. Fraport erhebt dabei vor allem Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur, erzielt Erlöse aus der kommerziellen Flächen-Entwicklung und bietet weitere operative Dienstleistungen an. Die wesentlichen hieraus resultierenden Umsatzströme berichtet Fraport als „Flughafenentgelte“, „Infrastrukturentgelte“, „Bodenverkehrs- und Sicherheitsdienstleistungen“, „Retail“, „Real Estate“ und „Parkierung“. Im Bereich der Flughafen-Konzessionen werden darüber hinaus Erlöse aus „Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit IFRIC 12“ ausgewiesen. Bei seiner Berichterstattung unterscheidet Fraport zwischen folgenden vier Segmenten:

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

Mit seinem Geschäftsmodell schafft Fraport Werte, indem der Konzern an der internationalen Nachfrage nach Flugreisen und Güterströmen partizipiert. Dabei verfolgt Fraport eine klare Wachstumsstrategie, die auch ökologische sowie soziale Belange im Blick behält (siehe auch Kapitel „Strategie“). Neben dem breit aufgestellten 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. Die 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. Hohe **Inflationsraten** mindern potenziell das verfügbare Einkommen und können sich negativ auf die Geschäftsentwicklung auswirken. **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 Devisenkurse eine wichtige Rolle für den finanziellen Beitrag einiger ausländischer Konzern-Gesellschaften, deren funktionale Währungen in die Konzern-Währung Euro umgerechnet werden.

Auch **Preisschwankungen auf 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 sowie Steuern negativ auf

das Airline-Angebot auswirken. Dies kann auch das Passagier- und Cargo-Aufkommen an den betroffenen Standorten beeinflussen 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

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Nachdem die FraSec Fraport Security Services GmbH, eine 100 prozentige Tochtergesellschaft der Fraport AG, im Geschäftsjahr 2022 26 % der Geschäftsanteile an der FraSec Aviation Security GmbH, vormals FraSec Luftsicherheit GmbH, an die Dr. Sasse Gruppe übertragen hat, hat die FraSec Fraport Security Services GmbH zum 1. Januar 2023 weitere 25 % der Kapitalanteile übertragen. Im Zuge der Übertragung hält die FraSec Fraport Security Services GmbH nunmehr 49% der Kapitalanteile an der FraSec Aviation Security GmbH, die seither als Gemeinschaftsunternehmen im Fraport-Konzern einbezogen wird.

Im Rahmen eines Beleihungsvertrags hat das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat der Fraport AG zum 1. Januar 2023 die Verantwortung für die Organisation, Finanzierung, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt übertragen. Fraport übernimmt außerdem die Verantwortung für die Beschaffung der Sicherheitsausrüstung am Flughafen Frankfurt sowie die Kalkulation und Erhebung von Luftsicherheitsgebühren von den Fluggesellschaften. Die Luftsicherheitskontrollen werden am Standort Frankfurt künftig durch Fachpersonal im Auftrag der Fraport AG, unter Aufsicht der Bundespolizei, durchgeführt.

Im September 2023 beschloss der Aufsichtsrat der Fraport AG mit Wirkung zum 1. September 2024, den Vertrag mit Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, für weitere drei Jahre bis zum 31. August 2027 zu verlängern. Zudem hat der Aufsichtsrat den Vertrag mit Dr. Pierre Dominique Prümm, Vorstand Aviation und Infrastruktur, mit Wirkung zum 1. August 2024 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Juli 2029 verlängert.

Darüber hinaus haben sich im Geschäftsjahr 2023 keine wesentlichen Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben.

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 2023 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 56 Gesellschaften im engeren Sinn und 78 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 55 beziehungsweise 76 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 des Unternehmens. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses setzte sich der Vorstand 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

allein die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt beinhaltet. Die Segmente umfassen die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche der Fraport AG und beinhalten die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften. Die Zentralbereiche der Fraport AG in Frankfurt verantworten unter anderem 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 Durchführung von Flughafen- und Luftsicherheitsaufgaben unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.



Das **Segment Retail & Real Estate** verantwortet insbesondere die kommerzielle Entwicklung des Standorts Frankfurt, darunter der Retailaktivitäten sowie der Immobilien und Grundstücke. 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. Neben dem stationären Geschäft am Flughafen Frankfurt liegt der Fokus unter anderem auf der stärkeren Nutzung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle.



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 im Wesentlichen die Qualität der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt, die von Transferprozessen geprägt ist. Auch die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, insbesondere der Gepäckförderanlage, ist diesem Segment zugeordnet.



Das **Segment International Activities & Services** umfasst insbesondere die Akquisition, den Betrieb, die Entwicklung sowie den Ausbau von Flughäfen im Ausland. Zusätzlich werden 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 2023 stellte sich die Organisationsstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

Fraport-Konzernstruktur

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

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur sowie der Arbeitsweisen des Leitungs- und Kontrollorgans ist in der „Zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung“ zu finden. Die jährlich aktualisierte „Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung“ ist nicht Bestandteil der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

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 ¹⁾	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042 ¹⁾	
Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	80,01	2001	2041 ¹⁾	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 ²⁾)	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 ³⁾	1999	2051	Fester Betrag

¹⁾ Mit Verlängerungsoption.

²⁾ Für die Finanzberichterstattung wird die Konzern-Gesellschaft Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. einbezogen.

³⁾ Dividendenanteil: 50 %, Stimmrechtsanteil: 51 %; ab 2027 Fraport TAV Antalya Yatırım, Yapım 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. Regional betrachtet 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 Umladefracht. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Lufthansa Group, die in Frankfurt im Geschäftsjahr 2023 einen Passagieranteil von mehr als 60 % hielt. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Istanbul und München, die insbesondere durch das weltweite Streckennetz ihrer ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France-KLM, Turkish Airlines und Lufthansa Group geprägt sind. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus Nahost steht der Standort Frankfurt mit diesen ebenfalls im interkontinentalen Wettbewerb.

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme bei. So soll zum Beispiel die Nordverlagerung der Sicherheitskontrollen im Terminal 1 zu einem deutlich besseren Umsteigeprozess führen. Das Terminal 3 („Ausbau Süd“) soll zudem die langfristig notwendigen landseitigen Kapazitäten sichern, um den Standort zukunftsorientiert erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Der Bau von 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.

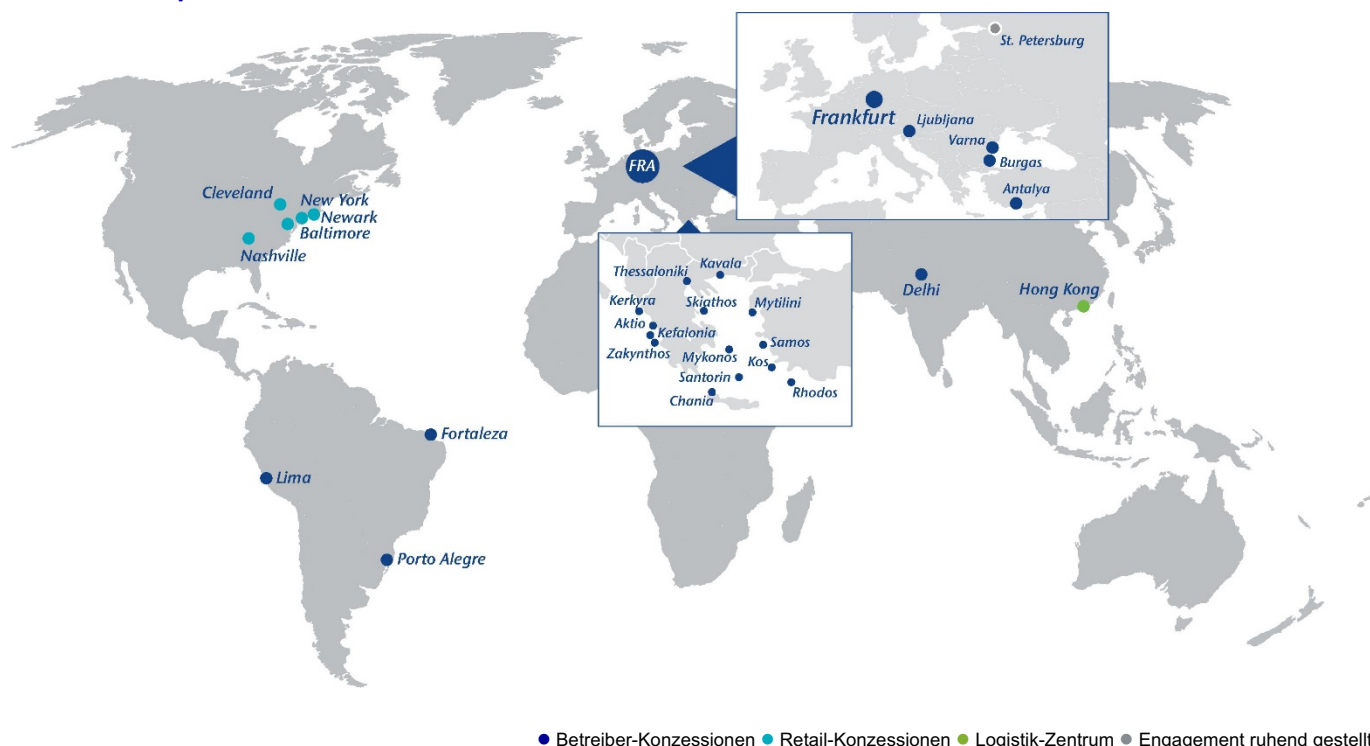
Die krisenbedingt veränderte Rangfolge der Top 10 der Flughäfen in Europa gleicht sich langsam wieder der Vorkrisenstruktur an (Rangfolge nach ACI Europe; Stand: Februar 2023). Der Flughafen Frankfurt stand im Berichtsjahr mit 48,9 Mio Passagieren an Platz 6 der nach Passagieren führenden Flughäfen. Der Konzern-Flughafen Antalya (31,2 Mio Fluggäste) belegte Platz 10. 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 ¹⁾	2023	2022	2019	Flughafen	Passagiere	Veränderung in %	Rang ¹⁾	2023	2022	2019	Flughafen	Luftfracht	Veränderung in %
↑	1.	2.	1.	LHR - London	79.183.190	28,5	→	1.	1.	1.	FRA - Frankfurt	1.828.091	-5,0
↓	2.	1.	5.	IST - Istanbul	75.899.236	18,1	→	2.	2.	2.	CDG - Paris	1.814.952	-1,8
→	3.	3.	2.	CDG - Paris	67.424.082	17,3	↑	3.	5.	5.	IST - Istanbul	1.516.396	6,3
→	4.	4.	3.	AMS - Amsterdam	61.889.586	17,9	↑	4.	6.	3.	LHR - London	1.387.059	2,7
→	5.	5.	6.	MAD - Madrid	60.181.604	18,9	↓	5.	4.	4.	AMS - Amsterdam	1.378.041	-4,2
→	6.	6.	4.	FRA - Frankfurt	59.355.389	21,3	↑	6.	10.	11.	MPX - Milan	665.655	-7,0
→	7.	7.	7.	BCN - Barcelona	49.883.928	19,9	↑	7.	12.	10.	MAD - Madrid	643.534	13,6
→	8.	8.	10.	LGW - London	40.902.076	24,5	↑	8.	11.	12.	BRU - Brussels	579.549	-5,9
↑	9.	12.	11.	FCO - Rome	40.494.654	38,0	↑	9.	16.	15.	MUC - Munich	277.200	7,1
↑	10.	11.	13.	SAW - Istanbul	37.097.582	20,5	↑	10.	15.	16.	ZRH - Zurich	268.164	-0,1

¹⁾Rangfolge nach ACI Europe (Februar 2024).

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



Im Folgenden sind die Wettbewerbspositionen der wesentlichen Flughäfen im Fraport-Konzern dargestellt.

Als Hauptstadtflughafen steht die Entwicklung des Flughafens **Ljubljana** in enger Verbindung zur wirtschaftlichen und touristischen Lage Sloweniens. Als Originär-Flughafen steht Ljubljana insbesondere im Wettbewerb mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet, beispielsweise dem grenznahen Flughafen Zagreb. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete der Flughafen eine deutliche Erholung in der Verkehrsentwicklung. Dies ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Konnektivität und die Wiederaufnahme von Flugverbindungen zurückzuführen, die aufgrund der Insolvenz der Adria Airways im Herbst 2019 und der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie vorübergehend eingestellt waren. Neben einer Vielzahl von Verbindungen zu europäischen Hauptstädten und Wirtschaftsstandorten trugen weiterhin vermehrt Charterflugverbindungen in touristische Regionen zur Attraktivität des Standorts und des Flughafens bei.

Das Passagieraufkommen an den beiden brasilianischen Flughäfen **Porto Alegre** und **Fortaleza** ist stark vom inländischen Originärverkehr geprägt. Der Anteil des inländischen Passagieraufkommens lag in Fortaleza und in Porto Alegre bei jeweils rund 95 %. Die drei großen Fluggesellschaften LATAM Brazil, GOL und Azul dominieren weiterhin den brasilianischen Markt und bieten dementsprechend zahlreiche Verbindungen von Porto Alegre und Fortaleza an. Porto Alegre profitiert von seiner geografischen Nähe zum wirtschaftlichen Zentrum Brasiliens. Der Flughafen Fortaleza ist stark touristisch geprägt und liegt mit seiner Lage günstig für Flugverbindungen nach Europa und Nordamerika. Im Jahresverlauf war der Flughafen jedoch von der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung und einem Rückgang touristischer Zahlen betroffen. Zudem hat GOL einen Teil der Flotte an andere brasilianische Standorte verlegt. Das Frachtvolumen entwickelte sich an beiden Flughäfen positiv.

Der Flughafen Jorge Chávez in **Lima** ist Perus bedeutendster Flughafen und zählt zu den größten Flughäfen Südamerikas. Der Standort profitiert von seiner geografischen Lage, die den Flughafen zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Verkehre zwischen Süd- und Nordamerika macht. Die LATAM Airlines Group hat den größten Anteil der Flugbewegungen und Passagiere am Flughafen Lima. Die größten Low-Cost-Fluggesellschaften am Standort, SKY Airline und Jetsmart, verfolgen weiter eine Wachstumsstrategie und tragen zu einem positiven Verkehrswachstum bei. Das Ausbauprogramm am Flughafen Jorge Chávez umfasst den Bau eines neuen Passagierterminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive der Vorfelder und Rollwegen sowie weiterer peripherer Infrastruktur. Dadurch sollen auch zukünftig ausreichende Kapazitäten für das weitere Wachstum im südamerikanischen Luftverkehrsmarkt bereitstehen. Die zweite Start- und Landebahn sowie der Flugsicherungstower wurden im April 2023 in Betrieb genommen. Der Bau des neuen Passagierterminals schreitet weiter voran. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2024 vorgesehen.

Die Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen an den stark touristisch geprägten Standorten in Griechenland, Varna und Burgas sowie in Antalya werden im Wesentlichen durch 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 und das damit verbundene Potenzial für einen weiteren Nachfrageanstieg soll in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. Trotz vereinzelter Naturereignisse, etwa der Waldbrände auf Rhodos und Korfu, nahmen die Verkehrszahlen weiter zu und erreichten einen neuen Höchstwert im Jahr 2023.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** sind nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Der Flugplan beinhaltete 2023 in Varna 64 und in Burgas 75 Ziele. Neben Charterverkehren versprechen Low-Cost-Verkehre weiteres Wachstumspotenzial. Wizz Air stellte den mit Abstand größten Passagieranteil von rund 26 %. 2023 stationierte die Airline drei Flugzeuge in Varna, zwei Flugzeuge ab Oktober 2023. Die Terminals an beiden Standorten bieten durch modulare Erweiterungsmaßnahmen ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Nach den Flughäfen Istanbul und Istanbul-Sabiha Gökçen ist **Antalya** der drittgrößte Passagierflughafen der Türkei und einer der bedeutendsten touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Die für die weitere Entwicklung des Verkehrs bedeutsame Nachfrage nach Urlaubsreisen ist kontinuierlich hoch. Sie wird primär von den politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in den Herkunftsländern der wesentlichen Passagiergruppen sowie auch der Türkei bestimmt. Ende 2021 erhielt ein Konsortium aus Fraport und seinem türkischen Konsortialpartner TAV 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 werden seit dem ersten Quartal 2022 die notwendigen Ausbaumaßnahmen an den Terminals und weiteren Flächen am Flughafen durchgeführt. Die Fertigstellung der wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen wird bis Januar 2025 erwartet. Durch die Kapazitätserweiterung soll langfristig die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Antalya im Segment der touristischen Airports in der Mittelmeerregion sichergestellt werden.

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

Strategie

Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert positiv

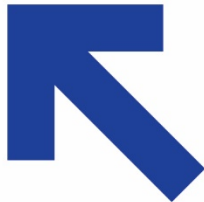
Nach dem weltweiten Verkehrseinbruch bedingt durch die Coronavirus-Pandemie erholt sich das Verkehrsaufkommen global. Langfristig wird weiter ein stabiles Wachstum des Luftverkehrsmarktes erwartet. Fraport richtet seine Strategie auf die prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes und dessen Trends aus. Insbesondere ein weltweit angenommenes Wirtschaftswachstum sowie ein stabiler Welthandel werden die Entwicklung positiv beeinflussen. Die wachsende Weltbevölkerung in Verbindung mit einer Ausweitung der stärker konsumierenden Mittelschicht treiben vor allem die touristische Nachfrage. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet.

Langfristige Marktentwicklung



Strategische Ziele

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



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



Eine Beschreibung sowie Zielwerte und Zeithorizonte für die bedeutsamsten finanziellen und bedeutsamen nichtfinanziellen Kennzahlen finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“, die Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ zu finden. Die Prognosewerte für die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2024 sind im Kapitel „Prognosebericht“ enthalten. Wesentliche Risiken und Chancen 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 Hintergrund richtet Fraport das Unternehmen aus, um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen und nachhaltig an diesem Wachstum zu partizipieren – sowohl am Standort Frankfurt als auch international.

Abgeleitet daraus soll das Verkehrsvolumen an den Konzern-Flughäfen dem allgemeinen Markttrend folgen sowie der Aviation-Wertbeitrag gesteigert und ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum im Non-Aviation-Bereich erreicht werden. Auch das internationale Geschäft soll weiterwachsen und zum Konzern-EBITDA und -Ergebnis beitragen.

Am Standort Frankfurt sichert der Bau von Terminal 3 die langfristig für ein Wachstum erforderliche Infrastruktur. Der Baufortschritt läuft plangemäß, die Eröffnung des neuen Terminals wird zum Sommerflugplan 2026 erfolgen. Die hierdurch entstehende Kapazität von zusätzlich rund 20 Mio Passagieren wird es ermöglichen, ältere Terminalinfrastruktur sukzessive zu modernisieren. Insbesondere soll das Terminal 2 vorübergehend geschlossen und modernisiert werden.

Die Rolle des Flughafens Frankfurt als eines der führenden Frachtdrehkreuze in Europa soll ebenso gestärkt und die Fracht als Geschäftsfeld ausgebaut werden. Infrastrukturelle Ausbauflächen am Flughafen Frankfurt, das E-Commerce Segment und der prognostizierte gesamtwirtschaftliche Aufschwung sollen zu einem Frachtwachstum in den nächsten Jahren beitragen.

Auch an den internationalen Standorten führt Fraport die begonnenen und kapazitativen notwendigen Ausbaumaßnahmen fort. In Peru sind die Ausbaumaßnahmen weit fortgeschritten. Nach der erfolgten Inbetriebnahme der Start- und Landebahn und des Flugtowers folgt die Eröffnung des neuen Terminals Ende 2024. Im Vergleich zum im Jahr 2019 beförderten Passagieraufkommen von 23,6 Mio Passagieren steigt die Kapazität des Flughafens auf rund 40 Mio Passagiere. Auch das Terminal am Flughafen in Varna in Bulgarien soll in den nächsten Jahren erweitert werden.

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 (Return on Fraport Assets), der Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA sowie des Free Cash Flows. In Anbetracht des dynamischen Wirtschaftsumfelds legt Fraport den Fokus zusätzlich auf die langfristige Sicherung der Konzern-Liquidität.



Serviceorientierter Flughafenbetreiber

Durch motivierte Mitarbeiter, effiziente Prozesse und anforderungsgerechte Infrastruktur erlangen die Konzern-Flughäfen eine führende Position in ihrem jeweiligen Luftverkehrsmarkt und untermauern Fraports Anspruch auf eine ausgeprägten Kunden- und Serviceorientierung an allen Standorten.

Seit 1. Januar 2023 verantwortet Fraport am Flughafen Frankfurt die Organisation, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen. Dies ist ein wesentlicher Meilenstein bei der optimierten Steuerung der Reiseprozesse. In Kombination mit dem sukzessiven Roll-Out neuer Computertomographie-Scanner (CT-Scanner) werden Warteschlangen an den Sicherheitskontrollen reduziert. Folglich wird das Kundenerlebnis 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 neue luftseitige Shopping-Fläche.

Neben den Passagieren sind für Fraport auch die Geschäftspartner der Flughäfen, wie Fluggesellschaften, Einzelhändler und Logistiker, von zentraler Bedeutung. Fraport zielt darauf ab, seinen Partnern konzernweit gute Geschäftsgrundlagen zu bieten. Prozesse und Schnittstellen werden technologisch unterstützt und sollen kontinuierlich verbessert werden. Das vereinfacht und beschleunigt Abläufe. Mit Gründung der FraAlliance GmbH haben Fraport und Lufthansa ihre strategische und operative Zusammenarbeit am Standort Frankfurt gestärkt. Fokus im Berichtszeitraum lag vor allem auf der Verbesserung des Gastronomie- und Retail-Angebots.

Auch an den weiteren Konzern-Flughäfen sollen die Kunden- und Serviceorientierung stetig verbessert werden. Dafür ist es notwendig, Kundenbedürfnisse zu verstehen und Feedback zu erhalten. Deshalb werden in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen regelmäßig Kundenbefragungen durchgeführt. Die Globalzufriedenheit der Passagiere spiegelt die Wirksamkeit und den Erfolg der passagierorientierten Prozesse sowie der Serviceangebote 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

Fraport zielt darauf, dass die Konzern-Gesellschaften, Geschäftsfelder und Services ihre Leistungen zu Qualitäts- und Kostenstrukturen erbringen, die mit spezialisierten Luftverkehrsdienstleistern im Wettbewerb bestehen können. Durch eine optimale Zusammenarbeit 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 der Fokus auf der Anpassung der Organisation und ihrer Prozesse. So ist unter anderem vorgesehen, die Bodenverkehrsdienste in Frankfurt im Rahmen eines Gemeinschaftsbetriebs zu bündeln. Hierdurch sollen die Qualität und Wirtschaftlichkeit des Geschäftsmodells verbessert werden.



Lernende Organisation & Digitalisierung

Flexibles und schnelles Reagieren gehört für Fraport zum operativen Alltag. Risiken und Chancen sollen frühzeitig erkannt und Veränderungen im Markt antizipiert werden. Lernen findet täglich und überall statt – sowohl in der Führung als auch im Fachlichen. Dazu gehört auch der regelmäßige Austausch von Fachexperten aus dem Konzern zu spezifischen Fragestellungen des Flughafenmanagements. Ein Beispiel hierfür ist der „Sustainability X-Change“, bei dem sich Nachhaltigkeitsexperten und Geschäftsführer der internationalen Konzern-Gesellschaften und der Fraport AG regelmäßig austauschen und gemeinsame Projekte vorantreiben. Schwerpunkt im Jahr 2023 war die Ausweitung des Masterplans Dekarbonisierung auf den Konzern.

Fraports volatiles Geschäftsumfeld erfordert eine hohe Anpassungsfähigkeit der Organisation und ihrer Mitarbeiter. Fraport baut dabei verstärkt auf digitale Lösungen in kollaborativer Wertschöpfung und setzt damit seine Digitalisierungs- und Innovationsstrategie konsequent um. Die im Rahmen der Initiative AI@FRA aufgebaute Partnerschaft mit Microsoft wird vor allem genutzt, um den Abfertigungsprozess im Flugbetrieb zu verbessern. Auch im administrativen Bereich werden erste konkrete Anwendungsfälle für künstliche Intelligenz bearbeitet. Grundlage für diese Arbeit ist unter anderem entsprechende Datenqualität. Das Data Literacy Schulungsprogramm zielt darauf, die Mitarbeiter konsequent auf ein stärker datenbasiertes Arbeiten vorzubereiten. Fraport versteht Digitalisierung und Innovation als einen Hebel, um die Kundenzufriedenheit und finanziellen Ergebnisgrößen 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, mit Partnern und Nachbarn sowie natürlichen Ressourcen konzernweit respektvoll umzugehen.

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

Aktiver und passiver Schallschutz trägt dazu bei, die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf sein Umfeld zu reduzieren. 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 verfolgt Fraport das Ziel, bis zum Jahr 2030 die konzernweiten CO₂-Emissionen auf höchstens 95.000 Tonnen zu senken. Bis 2045 strebt Fraport an, CO₂-frei zu sein. Dabei sollen keine Emissionen kompensiert werden. Als Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung wurde 2022 der „Masterplan Dekarbonisierung“ für die Fraport AG entwickelt. Er leitet aus den wissenschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie den technischen Möglichkeiten ein Gesamtkonzept zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ab und liefert eine umfassende Betrachtung und Strukturierung der Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emission. Im Geschäftsjahr 2023 wurde der Masterplan auch in die relevanten Konzern-Gesellschaften ausgerollt. Zentrale Bausteine sind unter anderem Maßnahmenpakete zur Steigerung der Energieeffizienz, die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantriebe und der Bezug von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Im Hinblick auf soziale Nachhaltigkeitsaspekte bindet Fraport zudem als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber unter anderem mit systematischen Weiterentwicklungsangeboten und Talentmanagementprogrammen qualifizierte und motivierte Beschäftigte. Dafür wurde das strategische Programm HRneo im Jahr 2023 ins Leben gerufen. Es adressiert umfassend die Anforderungen am Personalmarkt und hat zum Ziel, Fraport als Top-Arbeitgeber zu positionieren. Dadurch zielt Fraport darauf, langfristig die eigene Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend knappen Arbeitsmarkt zu sichern. HRneo betrachtet die Personalarbeit dabei ganzheitlich und wird auch das derzeitige Führungsverständnis überarbeiten.

Der ganzheitliche, integrierte Arbeits- und Gesundheitsschutz ist ebenso ein wesentlicher Bestandteil des Nachhaltigkeitsverständnisses im Fraport-Konzern.

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“ sind 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.

Zur Überprüfung der Nachhaltigkeitsaktivitäten verwendet Fraport die Kennzahlen Zufriedenheit der Beschäftigten, Quote der Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und Höhe der CO₂-Emissionen.

Forschung und Entwicklung

Fraport betreibt keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Dennoch ist das Unternehmen darauf bedacht, erforderliche Entwicklungen sicherzustellen sowie im Markt erfolgreich erprobte Lösungen zeitnah zu integrieren. Der Fokus liegt somit auf der kontinuierlichen Beobachtung von Märkten und Technologien, um erfolgversprechende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und 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 2023 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. 28 zu entnehmen.

Die Aktien der Fraport AG unterliegen keinen satzungsmäßigen oder gesetzlichen Stimmrechtsbeschränkungen. Keine der von der Fraport AG ausgegebenen Aktien verbrieft Rechte, die den Inhabern besondere Kontrollbefugnisse verleihen. Für den Fall eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern.

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.

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 458.843.520,00 € durch Ausgabe von bis zu 45.884.352 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen.

Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmendes Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten (sogenanntes mittelbares Bezugsrecht). Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe an am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend festlegen, dass die neuen Aktien vom Beginn eines bereits abgelaufenen Geschäftsjahres, für das zum Zeitpunkt ihrer Ausgabe noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist, am Gewinn teilnehmen. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre einmalig oder mehrmals auszuschließen, soweit dies zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung, den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienausgabe festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 4 der Satzung entsprechend der jeweiligen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals II sowie nach Ablauf der Ermächtigungsfrist anzupassen.

Das Grundkapital ist um bis zu 120.209.310,00 € durch Ausgabe von bis zu 12.020.931 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination sämtlicher dieser Instrumente, die gemäß der von der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 unter Tagesordnungspunkt 7 lit. a) beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden und ein Wandlungsbeziehungsweise Optionsrecht auf neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft gewähren beziehungsweise eine Wandlungs- oder Optionspflicht oder ein Andienungsrecht bestimmen und soweit die Ausgabe gegen Bareinlagen erfolgt. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt jeweils zu dem gemäß vorbezeichnetem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungs- beziehungsweise Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten Gebrauch gemacht beziehungsweise der Wandlungs-/Optionspflicht genügt wird oder Andienungen von Aktien erfolgen und nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten entstehen (Entstehungs-Geschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres an am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von bedingten Kapitalerhöhungen festzusetzen.

Im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Berichtszeitraum 35.625 Aktien der Fraport AG ausgegeben, die mit einer Veräußerungssperre von einem Jahr belegt sind. Zudem ist jedes Vorstandsmitglied verpflichtet, innerhalb einer Aufbauphase von fünf Jahren und jährlich ratierlich Aktien der Fraport AG in Höhe von mindestens einer Jahresbruttogrundvergütung zu erwerben und während der Zugehörigkeit zum Vorstand dauerhaft zu halten.

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

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 2023 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.

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: 20,92 %) 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.“

Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer zusammengefassten 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 zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ und auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance veröffentlicht.

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2023 angewendet.

Hauptversammlung

Auf der vergangenen virtuellen Hauptversammlung am 23. Mai 2023 erhielt Fraport von seinen Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital wurden 73.253.707 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen ausgeübt (79,22 % vom Grundkapital). Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2023 wird am 28. Mai 2024 als Präsenzveranstaltung stattfinden.

Steuerungssystem

Im Kapitel „Steuerungssystem“ werden die Kennzahlen erläutert, durch die der Vorstand die ergriffenen unternehmerischen Maßnahmen im Rahmen der Konzern-Strategie messbar macht und bewertet.

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2023 haben sich folgende Änderungen am Steuerungssystem des Konzerns ergeben. Der Abschnitt „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ist Teil der „Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung“. Wie im Vorjahr werden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren weiterhin in diesem Kapitel dargestellt. Der Vorstand setzte sich mit den Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) auseinander. In Vorbereitung auf die Umsetzung wurde das Steuerungssystem eruiert und auf Aktualität geprüft. Im ersten Schritt wurden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren analysiert und präzisiert. Eine umfassende Überarbeitung des Steuerungssystems, einhergehend mit der Verabschiedung der Wesentlichkeitsmatrix und der Weiterentwicklung der Konzern-Strategie Fraport.2030, ist für 2024 geplant (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“). Die Steuerungsrelevanz der bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren wurde für das Geschäftsjahr 2023 bestätigt.

Die Kennzahl Zufriedenheit der Beschäftigten wird im Berichtszeitraum planmäßig nicht erhoben. Der Fokus liegt auf der Entwicklung und Implementierung von Maßnahmen, die aus der letzten Befragung 2022 abgeleitet wurden.

Der Vorstand fokussiert sich ab der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2023 auf nachfolgende finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren, deren Entwicklungen in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“, „Wertorientierte Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ dargestellt sind. Für die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren wurden im Kapitel „Geschäftsausblick“ entsprechende Prognosen formuliert.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Übersicht bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren

Themenfeld	Ziel	Kennzahl	Geltungsbereich	Laufzeit	Zielwert	Wert 2023
Ertragslage/ Vermögens- und Finanzlage	Wir generieren langfristiges Ertragswachstum und halten die Finanzkraft trotz zukünftiger Investitionen auf hohem Niveau.	EBITDA (Mio €)	Konzern	2024	Zwischen etwa 1.260 Mio € und circa 1.360 Mio €	1.204,0
		Konzern-Ergebnis (Mio €)	Konzern	2024	Zwischen rund 435 Mio € bis etwa 530 Mio €	430,5
		Free Cash Flow (Mio €)	Konzern	2024	Mittlerer negativer dreistelliger Mio-€-Betrag	-656,4
		Konzern-Liquidität (Mio €)	Konzern	Langfristig	≥ 1 Mrd €, temporär deutlich höher	4.041,3
		Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Konzern	Langfristig	Max. 5x	6,4
		ROFRA (%)	Konzern	Langfristig	>WACC (2023: 7,6 %)	6,6
		Jahresüberschuss (Mio €)	Fraport AG	Langfristig	Zwischen etwa 300 Mio € bis etwa 350 Mio €	329,1
Liquidität (Mio €)	Fraport AG	Langfristig	≥ 1 Mrd €, temporär deutlich höher	3.285,6		

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 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 2024 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 relevant 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.

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 Flow 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. Die Netto-Finanzschulden setzen sich aus den lang- und kurzfristigen Finanzschulden abzüglich der Konzern-Liquidität zusammen. Der Vorstand hat ein Verhältnis von maximal 5 für diese Kennzahl beschlossen und hält daran fest, diesen Zielwert nach dem Überwinden der Folgen der Coronavirus-Pandemie mittelfristig wieder zu erreichen.

Der **Free Cash Flow** ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich der Effekte aus der Anwendung von IFRS 16, Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte, Investitionen in Sachanlagen, Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ sowie Investitionen in at-Equity bewertete Unternehmen und zuzüglich Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen. 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 Ausbauinvestitionstätigkeiten in Frankfurt und international sowie die Nachwirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die operative Geschäftstätigkeit von Fraport ist der Free Cash Flow weiter außerordentlich belastet und temporär negativ. Mittelfristig soll eine deutliche Steigerung des Free Cash Flows im positiven Bereich erreicht werden.

Die **Konzern-Liquidität** beinhaltet den Zahlungsmittelbestand der Bilanz zuzüglich kurzfristig liquidierbarer Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“. Die Kennzahl 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 Managementprinzipien.

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 ($ROFRA < WACC$).



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.

Weitere wichtige Kennzahlen der Ertragslage

Die **Passagierzahlen** an den Konzern-Standorten sind von besonderer Wichtigkeit für die finanzielle Entwicklung von Fraport. Eng damit verbunden stellen die **Umsatzerlöse** eine wichtige Kennzahl dar, um die Performance im Konzern zu messen. Details dazu sind im Konzern-Anhang im Tz. 5 sowie im Anhang der Fraport AG im Tz. 5 beschrieben. Um Schwankungen im Zusammenhang mit der bilanziellen Erfassung von Ausbaupflichtungen einzuschränken und somit das organische Wachstum zu zeigen, wird der Umsatz um Effekte aus der Anwendung von IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ bereinigt und als die Kennzahl **Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12** separat ausgewiesen. Das **EBIT** – das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern – stellt ebenfalls eine wichtige Größe dar, um das operative Ergebnis im Konzern zu messen.

Auf der Ebene der Fraport AG ist der **Jahresüberschuss** als Kennzahl von großer Bedeutung für die Entwicklung des Eigenkapitals und des Bilanzgewinns. Ebenso steuerungsrelevant ist die **Liquidität** der Fraport AG. Vor dem Hintergrund des kapitalintensiven Ausbaus am Standort Frankfurt und des internationalen Geschäfts sowie der temporär hohen Netto-Finanzschulden, strebt der Vorstand eine Mindestliquidität an, die deutlich über der langfristig angestrebten Zielmarke von 1 Mrd € liegt.

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 7,6 % vor Steuern (2022: 7,3 %). Für Details zur Anwendung und Ermittlung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der regulatorische WACC setzt sich wie folgt zusammen:

Berechnung des WACC

Eigenkapitalkosten	Fremdkapitalkosten
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 14,2 %	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 2,1 %
Eigenkapitalquote 48 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 52 % (verzinslich 39 % / unverzinslich 13 %)
WACC vor Steuern 7,6 %	

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren¹

Übersicht bedeutsamer nichtfinanzieller Leistungsindikatoren

Themenfeld	Ziel	Kennzahl	Geltungsbereich	Laufzeit	Zielwert	Wert 2023
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir optimieren kontinuierlich die Kunden- und Serviceorientierung an den Konzern-Flughäfen.	Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	Konzern	2026	≥80	74
		Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	Fraport AG	2026	≥80	67
		Gepäck-Konnektivität (%)	Flughafen Frankfurt	2026	>98,5	95,8
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir schaffen gute Arbeitsbedingungen und erhöhen die Zufriedenheit der Beschäftigten.	Zufriedenheit der Beschäftigten ¹⁾	Konzern ²⁾	2026	>4,9 und mindestens 0,1 besser als 2024	4,76 ³⁾
			Fraport AG	2026	>4,8 und mindestens 0,1 besser als 2024	4,64 ³⁾
	Wir steigern den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland.	Frauen in Führungspositionen (1. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	Konzern (Deutschland) ⁴⁾	2026	30,8	24,4
		Frauen in Führungspositionen (2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	Konzern (Deutschland) ⁴⁾	2026	30,2	33,9
		Frauen in Führungspositionen (1. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	Fraport AG	2026	31,8	23,8
		Frauen in Führungspositionen (2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	Fraport AG	2026	30,9	31,8
Arbeits- und Gesundheitsschutz	Wir stabilisieren die Krankenquote mittelfristig und senken sie langfristig.	Krankenquote (%)	Konzern (Deutschland) ⁴⁾	2025	≤7,2	8,7
			Fraport AG	2025	≤7,2	7,1
Klimaschutz	Wir verringern die CO ₂ -Emissionen.	CO ₂ -Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	Konzern ⁶⁾	2030	95.000 ⁵⁾	158.065 ⁷⁾
			Fraport AG	2030	50.000 ⁵⁾	117.480 ⁷⁾

¹⁾ Zufriedenheit der Beschäftigten wurde planmäßig 2023 nicht erhoben. Die nächste planmäßige Befragung finden 2024 statt.

²⁾ 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.

³⁾ Werte 2022.

⁴⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften.

⁵⁾ Zielwert 2045: 0 t CO₂ („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

⁶⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die Konzern-Gesellschaften Facility Services, Fraport Ground Services, FraCareS, Ausbau Süd, FraSec Gruppe (drei Gesellschaften in 2022; zwei Gesellschaften in 2023), Media, Fraport Greece, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

⁷⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

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

Die Beschreibung der Entwicklung der bedeutsamen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr sowie der umgesetzten Maßnahmen sind in den Kapiteln „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ dargestellt.

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 Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. Zur Messung und Steuerung nutzt Fraport Leistungsindikatoren. Zu den wesentlichen Indikatoren zählen die **Globalzufriedenheit** der Passagiere sowie die **Gepäck-Konnektivität**.

¹ Teil der Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen, Prozessen und dem Service an den Fraport Flughäfen. 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 2023 unverändert. Dieser Zielwert soll mindestens bis zur Eröffnung von Terminal 3 beibehalten werden. Der Zielwert der Konzern-Globalzufriedenheit blieb auch nach Wiederaufnahme der Befragung im Geschäftsjahr 2023 ebenso unverändert bei 80 %.

Die **Gepäck-Konnektivität** gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Die Gepäck-Konnektivität misst unter anderem die Performance des Flughafens im Rahmen seiner Funktion als Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von rund 50 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Dabei zeugt eine hohe und stabile Anschlusssicherheit von einer guten Qualität der Gepäckprozesse. Ziel ist es 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 Fraport 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. Seit dem Berichtsjahr 2022 wird die Kennzahl 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. 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. Sollte dieser Wert bereits im Jahr 2024 erreicht sein, ist eine Verbesserung bei der Erhebung 2026 um mindestens 0,1 angestrebt. 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 Fraport persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das im Rahmen des Diversity-Managements systematisch angegangen wird. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG auf die Förderung von **Frauen in 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 zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ (FüPoG II). 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. 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 Präventionsmaßnahmen 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 **Krankenquote**. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von krankheitsbedingten Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt 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 untergeordnetere 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 wichtigste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die Scope 1 und 2 **CO₂-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. Die kontinuierliche Umsetzung dieses Masterplans startete für die Fraport AG bereits 2022, eine Ausrollung im Konzern erfolgte 2023. Für die CO₂-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 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 CO₂-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 50.000 t senken. Bis 2045 will Fraport bei den Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen vollständig CO₂-frei sein und schließt dabei Kompensationen bei der Zielerreichung aus. Auf dem Weg dahin hat sich Fraport Zwischenziele gesetzt. Bis 2040 sollen die CO₂-Emissionen im Konzern auf 40.000 t und in der Fraport AG auf 25.000 t reduziert werden. Bei der Zielerreichung werden Kompensationen ausgeschlossen („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change). Angaben zu den CO₂-Emissionen beruhen zum Teil auf Schätzungen, Annahmen und Hochrechnungen und stammen teilweise von externen Energiedienstleistern.

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 so weit 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 verfolgt die Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Privatplatzierungen/Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Die wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus 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. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, abhängig von der Preisattraktivität sowie 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 unternehmensinternen Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch mit einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte 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 – gesichert, sodass eine externe

Mittelbeschaffung nicht notwendig ist. Mit der engen Anbindung dieser Konzern-Gesellschaften an die Fraport AG soll parallel dazu auch die Beachtung der weiteren strategischen Ziele des Finanzmanagements im Konzern sichergestellt werden.

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

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 erfüllt die handelsrechtlichen Vorgaben und wurde in Übereinstimmung mit §§ 289c bis 289e HGB, §§315c in Verbindung mit 289c bis 289e HGB sowie Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten aufgestellt. Sie ist in den zusammengefassten Lagebericht integriert und ist dem Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ zu entnehmen.

Der Abschnitt „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ wird im Geschäftsjahr 2023 als Teil der „Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung“ ausgewiesen. Wie im Vorjahr wird der Abschnitt im Wirtschaftsbericht dargestellt.

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2023) 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 HGB.

Zur besseren Darstellung der operativen Entwicklung im Vorjahresvergleich werden die Umsatzerlöse im zusammengefassten Lagebericht zudem auch bereinigt um Auftragslöse 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).

Der Vorstand hat den zusammengefassten Lagebericht sowie den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2023 in seiner Sitzung am 12. März 2024 aufgestellt, den aufgestellten Abschluss dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat zur Prüfung und Billigung vorgelegt und zur Veröffentlichung am 19. März 2024 freigegeben.

Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten die Konzern-Flughäfen mehrheitlich einen Anstieg des Passagieraufkommens im Vergleich zum Vorjahr. Dementsprechend lag der Konzern-Umsatz bei 4.000,5 Mio € und somit um 806,1 Mio € über dem Vorjahreswert (+25,2 %). Bereinigt um die Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 621,8 Mio € auf 3.485,1 Mio € (+21,7 %).

Aufgrund hoher Einmaleffekte im Vorjahr reduzierten sich die sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtszeitraum auf 59,0 Mio € und lagen damit um 80,3 Mio € unter dem Wert des Vorjahres.

Der operative Aufwand (Personal- und Materialaufwand sowie sonstige betriebliche Aufwendungen) erhöhte sich um 562,2 Mio € auf 2.906,0 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betrugen die operativen Aufwendungen 2.390,6 Mio € (+377,9 Mio €). Das Konzern-EBITDA lag aufgrund der positiven operativen Entwicklung mit 1.204,0 € um 174,2 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Das Finanzergebnis verbesserte sich auf -148,9 Mio € (im Vorjahr: -330,6 Mio €) und führte zu einem Konzern-Ergebnis von 430,5 Mio € (im Vorjahr: 166,6 Mio €).

Infolge des gestiegenen Betriebsergebnisses erhöhte sich der operative Cash Flow auf 863,2 Mio € (im Vorjahr: 787,3 Mio €). Der Free Cash Flow verbesserte sich auf -656,4 Mio € (im Vorjahr: -741,0 Mio €). Die Konzern-Liquidität erhöhte sich um 174,4 Mio € auf 4.041,3 Mio €.

Die operativen Herausforderungen am Flughafen Frankfurt hatten einen negativen Effekt auf die Entwicklung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wie Globalzufriedenheit der Passagiere und Gepäck-Konnektivität. Die CO₂-Emissionen reduzierten sich dagegen trotz des gestiegenen Passagieraufkommens gegenüber dem 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** verlor im Jahresverlauf 2023 an Schwung. Die globale Industriekonjunktur befand sich aufgrund der schleppenden weltweiten Nachfrage in einer Schwächephase und somit entwickelte sich auch der Welthandel zurückhaltend. Selbst die im Jahresverlauf nachlassende Inflationsdynamik sorgte nicht für Konsumimpulse und Zinserhöhungen vieler Zentralbanken dämpften die Investitionsbereitschaft. Die geopolitischen Krisen weltweit sorgten für Verunsicherung.

Im **Euroraum** schwächte sich die Konsumnachfrage der privaten Haushalte angesichts der ungünstigeren Reallohnentwicklung ab. Außerdem belastete der Energiepreisschock des Vorjahres insbesondere in Mitteleuropa weiterhin die Industriekonjunktur.

Die exportorientierte **deutsche Wirtschaft** litt unter der weltwirtschaftlichen Schwäche und glitt in eine Rezession. Der Kaufkraftverlust sowie die anhaltende Konsumentenunsicherheit belasteten den privaten Verbrauch. Neben der Industrie verlief auch die Wertschöpfung im Bau und Handel rückläufig. Insgesamt entwickelte sich die deutsche Wirtschaft schwächer als der europäische Durchschnitt.

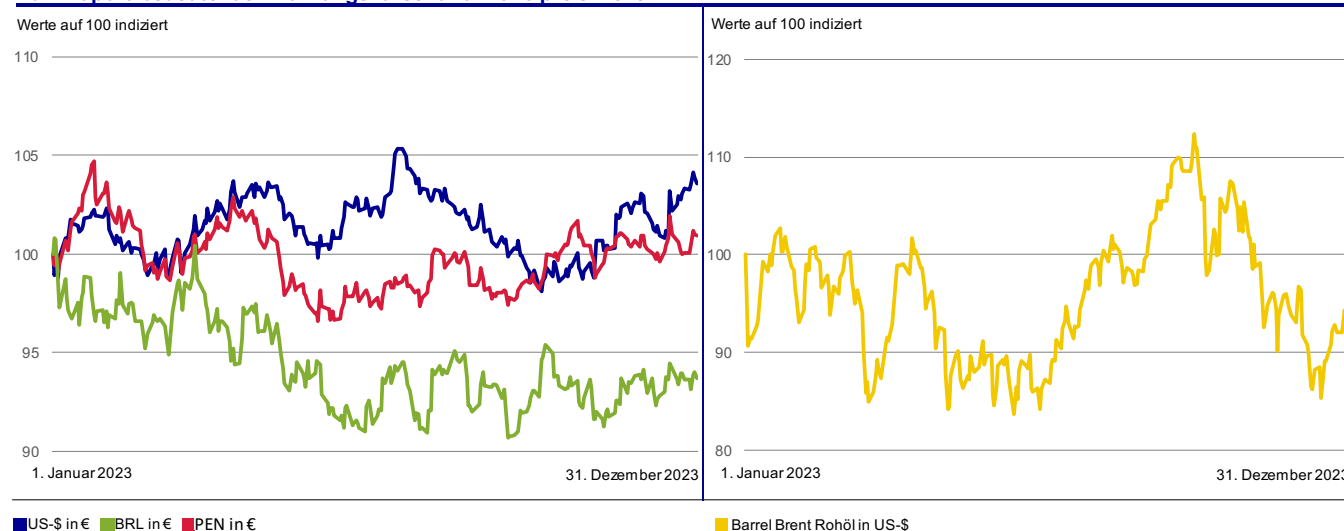
In den **USA** präsentierte sich die Konjunktur entgegen den Erwartungen robust. Trotz der restriktiven Geldpolitik blieb die Konsumentenstimmung positiv. In den **Schwellenländern** hat der Inflationsdruck im Jahresverlauf deutlich nachgelassen. Die Entwicklung verlief innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich. In China wurde die Wirtschaft trotz staatlicher Stützungsmaßnahmen vor allem vom Einbruch am Immobilienmarkt und vom Schuldenüberhang beeinträchtigt.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2023	2022
Welt	+3,1	+3,5
Eurozone	+0,5	+3,4
Deutschland	-0,3	+1,8
USA	+2,5	+1,9
Lateinamerika (inkl. Karibik)	+2,5	+4,2
China	+5,2	+3,0
Japan	+1,9	+1,0
Welthandel	+0,4	+5,2

¹⁾ Angaben 2023 und 2022: Daten und Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2024),
Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung, 15. Januar 2024).

Der Rohölpreis sowie die für den Fraport-Konzern bedeutenden Währungskurse haben sich im Jahr 2023 wie folgt entwickelt:

Für Fraport bedeutende Währungskurse und Rohölpreis 2023

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 2023 meldete der Airports Council International (ACI) einen vorläufigen weltweiten Passagierzuwachs gegenüber dem Vorjahr von 28,3 %. Das Luftfrachtaufkommen sank um 3,7 %. Die europäischen Flughäfen verzeichneten beim Passagieraufkommen ebenfalls einen Zuwachs um 18,9 %. Bei der Luftfracht verzeichneten die Flughäfen in Europa einen Rückgang von 4,8 %. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen erholte sich um 19,9 %. Die Cargo-Tonnage nahm um 7,2 % ab.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2023

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2023 Januar bis November	Luftfracht 2023 Januar bis November
Deutschland	+19,9	-7,2
Europa	+18,9	-4,8
Nordamerika	+12,2	-7,4
Lateinamerika	+14,7	+0,7
Naher/Mittlerer Osten	+30,7	+2,8
Asien/Pazifik	+76,6	-1,6
Afrika	+21,0	+5,3
Welt	+28,3	-3,7

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI 11/2023, 25. Januar 2024), ADV für Deutschland, dabei Cargo (inkl. Luftpost) statt Luftfracht (ADV 11/2023, Stand 15. Januar 2024).

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Mit einem Aufkommen von rund 59,4 Mio **Passagieren** wurde am Flughafen **Frankfurt** im Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zu 2022 ein Wachstum von 21,3 % erzielt. Gemessen am Verkehrsaufkommen des Vorkrisenjahres 2019 entsprach dies einer Erholung auf rund 84 %. Neben dem dominierenden Urlaubsreiseverkehr gewann der Geschäftsreiseverkehr im Jahresverlauf an Dynamik. Davon profitierten insbesondere westeuropäische und interkontinentale Ziele. Aber auch der **Inlandsverkehr** erholte sich primär aufgrund der Funktion als Zubringerverkehr zunehmend, blieb jedoch noch etwa 30 % unter dem Vorkrisenniveau. Der **Europaverkehr** schnitt mit einem Plus von rund 16 % zu 2022 ab. Der **Interkontinentalverkehr** erreichte im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von 28,1 %. Das lag hauptsächlich am Nordamerikaverkehr, der annähernd auf Vor-Corona-Niveau lag. Der Fernostverkehr wuchs im Vorjahresvergleich mit +76,8 % dynamisch, insbesondere durch die Erholung des Chinaverkehrs.

Das **Cargo-Aufkommen** ging im Vergleich zu 2022 um 5,0 % auf rund 1,9 Mio Tonnen zurück. Gegenüber 2019 bedeutete dies einen Tonnagerückgang von 10,6 %. Die gesamtwirtschaftliche Nachfrage blieb schwach. Steigende Zinssätze belasteten Investitionen der Industrie und die anhaltend hohe Inflation begrenzte die Nachfrage.

Mit 430.436 **Flugbewegungen** wurde ein Wachstum von knapp 13 % beziehungsweise fast 50.000 Flügen gegenüber dem Vorjahr erzielt. Dies entsprach einem Niveau von 84 % gemessen am Vorkrisenjahr 2019. Die Passagierflüge erholten sich im Jahr 2023 mit 394.869 Flügen auf einen Anteil von etwa 82 % gegenüber 2019. Die Auslastung der Passagierflüge erzielte fast jeden Monat neue Höchstwerte und so wurde im Gesamtjahr 2023 die höchste Auslastung in der Historie des Flughafens erreicht. Der Sitzladefaktor von circa 81 % lag rund drei Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Der Quotient **Passagiere pro Passagierflugbewegung** steigerte sich um rund 5 % auf einen Höchstwert von 150,3. Die **Höchststartgewichte** stiegen gegenüber Vorjahr um 11,4 % auf einen Wert von 27,0 Mio Tonnen und erreichten damit einen Anteil von 85 % des Jahres 2019.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Das Fluggastaufkommen am Flughafen **Ljubljana** wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 30,9 % auf rund 1,3 Mio Passagiere. Diese positive Entwicklung ist im Wesentlichen auf die Wiederaufnahme von Flugverbindungen zurückzuführen, die aufgrund der Insolvenz der Adria Airways im Herbst 2019 und der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie vorübergehend eingestellt waren.

Das Passagieraufkommen an den brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** entwickelte sich aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten im Jahresverlauf gegensätzlich. In Fortaleza waren der Rückgang inländischer touristischer Reisen sowie der Abzug einiger GOL-Verbindungen Hauptgrund für die Reduzierung inländischer Passagierzahlen. Porto Alegre dagegen wies aufgrund der geografischen Nähe zu wichtigen brasilianischen Luftfahrtkreuzen in São Paulo und der Relevanz als Industriestandort im Süden Brasiliens einen Anstieg der inländischen Passagierzahlen vor. Die Entwicklung des internationalen Verkehrs entwickelte sich an beiden Flughäfen positiv. Die Frequenzen und Routen auf internationalen Strecken vor allem in Südamerika stiegen sukzessive. Insgesamt verzeichneten die beiden Flughäfen ein Passagieraufkommen in Höhe von 13,1 Mio Passagieren. Dies entspricht einem Wachstum von +5,4 % gegenüber 2022. Fortaleza begrüßte im Gesamtjahr

5,3 Mio inländische (-4,5 %) und rund 0,3 Mio internationale Passagiere (+26,0 %). Porto Alegre verzeichnete 7,1 Mio inländische (+10,9 %) und rund 0,4 Mio internationale Passagiere (+53,0 %).

Mit rund 21,2 Mio Passagieren im Jahr 2023 wies der Flughafen **Lima** einen Anstieg des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Vorjahr auf (+14,1 %), trotz der Auswirkungen der politischen Lage im Land in der ersten Jahreshälfte. Der inländische Passagierbetrieb verzeichnete rund 13,1 Mio Passagiere (+11,7 %). Im internationalen Segment verzeichnete der Flughafen besonders auf den Verbindungen nach Nordamerika und Europa Zuwächse. Somit entwickelte sich auch der internationale Verkehr positiv und trug mit 8,1 Mio Passagieren (+18,2 %) zum Wachstum bei.

Mit rund 33,9 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** im Berichtszeitraum 2023 einen Anstieg von rund 11,8 % gegenüber dem angepassten Vorjahreswert von rund 30,3 Mio Passagieren (berichteter Wert im Geschäftsbericht 2022: 31,2 Mio Passagiere). Bereits zu Beginn des Jahres lagen die Passagierzahlen über dem jeweiligen Vorjahreswert. Dieser Trend setzte sich über die wichtige touristische Hauptsaison und das gesamte Jahr fort. Insgesamt lag der Inlandsverkehr um 17,0 % über dem Vorjahresniveau, während der internationale Verkehr mit 6,5 % wuchs. Die größte Zahl an ausländischen Passagieren, gemessen an der Gesamtpassagierzahlen kam aus Großbritannien (rund 20 %), gefolgt von Deutschland (rund 14 %) und Italien (rund 6 %).

An den von Fraport Twin Star betriebenen bulgarischen Flughäfen in **Varna** und **Burgas** stiegen die Passagierzahlen im Jahr 2023 auf etwa 3,7 Mio und lagen damit um 17,9 % über dem Vorjahreswert. Die allgemeine Verkehrserholung nach der Pandemie fiel 2023 schwächer aus als an anderen touristischen Flughäfen in Europa. Insbesondere das Chartergeschäft in Burgas entwickelte sich unterhalb der Erwartungen. Dabei sorgten Kriege in der Ukraine und Israel für ausbleibende ukrainische, belarussische, russische sowie israelische Passagiere, die jedoch in Teilen durch eine größere Nachfrage aus mittel- und anderen osteuropäischen Ländern kompensiert wurden. Dabei wurde auch mehr Verkehr in der Nebensaison der ersten Jahreshälfte verzeichnet. Im Gesamtjahr führte dies zu einem Anstieg sowohl des inländischen (+6 %) als auch des internationalen Passagieraufkommens (+19 %) im Vergleich zum Vorjahr. Die meisten Passagiere kamen aus Deutschland (rund 20 %), Polen (circa 17 %) und Großbritannien (etwa 15%).

Das Passagieraufkommen im Geschäftsjahr 2023 am Flughafen **Antalya** lag bei rund 35,7 Mio Passagieren (im Vorjahr: 31,1 Mio). Damit wurde die bisherige Rekordpassagierzahl aus dem Jahr 2019 eingestellt. Im internationalen Passagierverkehr ergab sich eine Wachstumsrate von +17,1 %, während der innertürkische Verkehr um +5,9 % wuchs. Gegenüber dem Vorjahr zeigten sich in nahezu allen relevanten internationalen Passagiergruppen zweistellige Wachstumsraten, besonders stark wuchsen die Passagierzahlen aus Polen, Rumänien und Deutschland. Aus der Ukraine wurden kriegsbedingt weiterhin keine Passagiere verzeichnet. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Deutschland (circa 28 %), Russland (circa 22 %) und Großbritannien (circa 10 %).

Verkehrsentwicklung an den wesentlichen Konzern-Standorten

	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2023	Veränderung in % ²⁾	2023	Veränderung in % ²⁾	2023	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	59.355.389	+21,3	1.869.090	- 5,0	430.436	+12,6
Ljubljana	100	1.270.382	+30,9	11.443	- 8,3	22.749	+5,5
Fortaleza	100	5.589.563	- 3,3	45.911	+9,9	53.199	- 2,0
Porto Alegre	100	7.492.866	+12,7	40.422	+4,9	72.634	+9,4
Lima	80,01	21.246.660	+14,1	213.775	- 2,2	170.515	+13,7
Fraport Greece	65	33.870.682	+11,8	5.927	+4,8	264.744	+4,9
Fraport Twin Star	60	3.686.997	+17,9	2.618	- 58,8	27.024	+14,0
Antalya	51/50 ³⁾	35.735.407	+15,0	n.a.	n.a.	222.235	+14,8

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

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

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

Vergleich zur prognostizierten Passagierentwicklung

	2023	Unterjährige Anpassungen Q2/6M Halbjahresbericht 2023	Gegebene Prognose 2022	2022 ¹⁾	2019
Frankfurt	59.355.389	Mitte der gegebenen Prognose	Passagierentwicklung von über 80 % bis etwa 90 % des Niveaus von 2019	48.918.482	70.556.072
Ljubljana	1.270.382	–	Circa 75 % des Fluggastaufkommens des Jahres 2019	970.152	1.721.355
Fortaleza	5.589.563	–	Weitere Erholung gegenüber 2022	5.778.038	7.218.697
Porto Alegre	7.492.866	–	Weitere Erholung gegenüber 2022	6.654.062	8.298.205
Lima	21.246.660	–	Weitere Erholung gegenüber 2022	18.619.536	23.578.600
Fraport Greece	33.870.682	Fluggastaufkommen über Vorjahresniveau	In etwa auf dem hohen Vorjahresniveau	31.193.278	30.152.728
Fraport Twin Star	3.686.997	–	Weitere Erholung gegenüber 2022	3.127.767	4.970.095
Antalya	35.735.407	–	Weitere Erholung in Richtung Vorkrisenniveau	31.077.452	35.483.190

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

Der Passagierverkehr an den Konzern-Flughäfen entwickelte sich mehrheitlich innerhalb der im Geschäftsbericht 2022 abgegebenen und im Q2/6M Halbjahresbericht 2023 teilweise präzisierten Prognosen. Aufgrund der geringeren Zahl inländischer Fluggäste konnte die Prognose am Flughafen Fortaleza nicht erreicht werden.

Ertragslage Konzern

Umsatz

Die Umsatzerlöse im Fraport-Konzern lagen im Geschäftsjahr 2023 mit 4.000,5 Mio € um 806,1 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 621,8 Mio € auf 3.485,1 Mio €.

Der Anstieg am Standort Frankfurt resultierte im Wesentlichen aus verkehrsmengen- und preisbedingt höheren Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (+196,0 Mio €) sowie gestiegenen Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+76,4 Mio €) und Bodenverkehrsdienstleistungen (+51,6 Mio €). Die Retail- und Parkierungserlöse erhöhten sich ebenfalls verkehrsmengenbedingt um +33,1 Mio € beziehungsweise +22,7 Mio €. Mit der Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt zu Beginn des Geschäftsjahres wurden im Berichtszeitraum erstmalig Erlöse aus Luftsicherheitsgebühren in Höhe von 220,8 Mio € erzielt. Demgegenüber reduzierten sich die Erlöse aus Sicherheitsleistungen infolge der Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zum 1. Januar 2023 um 155,3 Mio € gegenüber dem Vorjahr.

Bei den internationalen Konzern-Flughäfen trugen insbesondere Fraport Greece (+74,8 Mio €) sowie die Konzern-Gesellschaft Lima (+48,5 Mio €) angesichts der positiven Verkehrsentwicklungen zum bereinigten Umsatzwachstum bei.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 59,0 Mio € um 80,3 Mio € unter dem Vorjahr.

Im Berichtszeitraum wurde bei den beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften eine weitere Einigung zur Kompensation der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie erzielt. Die realisierten Erstattungsansprüche beliefen sich auf insgesamt 18,6 Mio €. Darüber hinaus waren die sonstigen betrieblichen Erträge durch den zum 1. Januar 2023 erfolgten anteiligen Verkauf und die damit verbundene Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH sowie die Erfassung der verbleibenden Anteile (49 %) zum Fair Value mit 11,1 Mio € positiv beeinflusst. Des Weiteren konnte durch die Beilegung eines Rechtsstreits bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung des Retail-Konzessionsvertrags in Pittsburgh ein Ertrag von 11,0 Mio € realisiert werden.

Demgegenüber waren die sonstigen betrieblichen Erträge im Vorjahreszeitraum insbesondere 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 €) positiv beeinflusst. Darüber hinaus enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge im Vorjahr Erstattungsansprüche bei Fraport Greece (23,6 Mio €) und den brasilianischen Konzern-Gesellschaften (18,5 Mio €).

Aufwand

Der Personalaufwand im Konzern stieg im Geschäftsjahr 2023 um 39,3 Mio € auf 1.076,0 Mio €. Die Erhöhung trotz einer gesunkenen durchschnittlichen Beschäftigtenanzahl ist im Wesentlichen auf die Tarifsteigerungen am Standort Frankfurt zurückzuführen.

Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) im Konzern lag bei 1.830,0 Mio € (+522,9 Mio €). Die Sachaufwendungen bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betragen im Berichtsjahr 1.314,6 Mio € (+338,6 Mio €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene Fremdleistungen (+224,7 Mio €) im Zusammenhang mit der Steuerungsübernahme der Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt zurückzuführen. Zudem trugen verkehrsmengenbedingt höhere variable Konzessionsabgaben bei den internationalen Konzern-Gesellschaften (+69,4 Mio €) sowie höhere Aufwendungen für Instandhaltung (+33,0 Mio €) und Versorgungsleistungen (+14,5 Mio €) zur Erhöhung des Materialaufwands bei.

EBITDA und EBIT

Das Konzern-EBITDA lag mit 1.204,0 Mio € um 174,2 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Gestiegene Abschreibungen in Höhe von 501,2 Mio € (+35,9 Mio €) führten zu einem Konzern-EBIT von 702,8 Mio € (+138,3 Mio €).

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf -148,9 Mio € (im Vorjahr: -330,6 Mio €). Die Veränderung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen auf das sonstige Finanzergebnis zurückzuführen. Dieses war im Vorjahr durch die vollständige Abschreibung der Darlehensforderung gegenüber der Thalita Trading Ltd. im Zusammenhang mit dem Engagement am Flughafen St. Petersburg in Höhe von 163,3 Mio € negativ beeinflusst.

Die Zinserträge erhöhten sich im Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 47,9 Mio €, primär aufgrund höherer Zinsen aus Tages- und Termingeldern.

Die Zinsaufwendungen lagen im Berichtszeitraum mit -317,9 Mio € um 4,4 Mio € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: -313,5 Mio €). Dies resultierte insbesondere aus höheren Finanzierungskosten bei der Fraport AG. Demgegenüber waren im Vorjahr Einmaleffekte in Höhe von -19,3 Mio € im Zusammenhang mit der Refinanzierung in Griechenland enthalten.

Das Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen erhöhte sich um 7,5 Mio € auf 84,5 Mio €. Dies ist insbesondere auf die positive Ergebnisentwicklung der operativen Betreibergesellschaft in Antalya (+22,0 Mio €) zurückzuführen. Der im Vorjahr enthaltene positive Einmaleffekt im Zusammenhang mit der Zuschreibung der Anteile an der Konzern-Gesellschaft Xi'an aufgrund des Verkaufs in Höhe von 20,0 Mio € konnte dadurch deutlich überkompensiert werden.

EBT, Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

Das EBT im Berichtszeitraum belief sich auf 553,9 Mio € (im Vorjahr: 233,9 Mio €). Bei einer Konzern-Steuerquote von 22,3 % ergab sich ein Ertragsteueraufwand von 123,4 Mio € (im Vorjahr: 67,3 Mio €). Das Konzern-Ergebnis lag bei 430,5 Mio € (im Vorjahr: 166,6 Mio €). Dies führte zu einem unverwässerten Ergebnis je Aktie von 4,26 € (im Vorjahr: 1,43 €).

Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

in Mio €	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	4.000,5	3.194,4	+806,1	+25,2
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	3.485,1	2.863,3	+621,8	+21,7
Personalaufwand	1.076,0	1.036,7	+39,3	+3,8
Materialaufwand	1.637,3	1.101,6	+535,7	+48,6
EBITDA	1.204,0	1.029,8	+174,2	+16,9
Abschreibungen	501,2	465,3	+35,9	+7,7
EBIT	702,8	564,5	+138,3	+24,5
Konzern-Ergebnis	430,5	166,6	+263,9	> 100
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	18.057	19.211	-1.154	-6,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	17.840	18.850	-1.010	-5,4

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2023	Unterjährige Anpassungen Q2/6M Halbjahresbericht 2023	Gegebene Prognose 2022	2022	Veränderung	Veränderung in %
EBITDA	1.204,0	Im oberen Bereich der prognostizierten Bandbreite	Zwischen etwa 1.040 Mio € bis circa 1.200 Mio €	+1.029,8	+174,2	+16,9
Konzern-Ergebnis	430,5	Im oberen Bereich der prognostizierten Bandbreite	Zwischen rund 300 Mio € und bis etwa 420 Mio € erwartet	+166,6	+263,9	> 100
Dividende je Aktie (€)	0,0	–	Keine Ausschüttung	0,0	0,0	–

Die Kennzahlen EBITDA und Konzern-Ergebnis entwickelten sich am oberen Ende, beziehungsweise leicht über der im Geschäftsbericht 2022 gegebenen Prognose.

Ertragslage Segmente



Die Umsatzerlöse des Segments **Aviation** stiegen im Geschäftsjahr 2023 um 270,7 Mio € auf 1.098,8 Mio € (+32,7 %). Gestiegene Umsätze aus Flughafenentgelten (+196,0 Mio €) aufgrund des erhöhten Verkehrsvolumens sowie positive Preiseffekte trugen im Wesentlichen zum Umsatzwachstum bei. Mit der Übernahme der Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt zu Beginn des Geschäftsjahres wurden im Berichtszeitraum Erlöse aus Luftsicherheitsgebühren in Höhe von 220,8 Mio € erzielt. Demgegenüber reduzierten sich die Erlöse aus Sicherheitsleistungen infolge der Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zum 1. Januar 2023 um 155,3 Mio €. Aus der Erfassung der verbleibenden Anteile der FraSec Aviation Security GmbH zum Fair Value und der Realisierung des Abgangsgewinns ergab sich ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 11,1 Mio €. Der Personalaufwand verringerte sich ebenfalls aufgrund der Personalreduktion im Rahmen der Entkonsolidierung bei einem gegenläufigen Preiseffekt auf 244,0 Mio € (-81,6 Mio €). Dagegen erhöhten sich die Materialaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 203,8 Mio € auf 255,9 Mio €. Dies stand insbesondere mit gestiegenen Aufwendungen für Fremdleistungen im Rahmen der Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen im Zusammenhang. Aufgrund der positiven operativen Entwicklung lag das Segment-EBITDA bei 308,3 Mio € (im Vorjahr: 175,4 Mio €). Bei höheren Abschreibungen (+21,7 Mio €) belief sich das EBIT auf 151,8 Mio € (im Vorjahr: 40,6 Mio €).

Aviation

in Mio €	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.098,8	828,1	+270,7	+32,7
Personalaufwand	244,0	325,6	-81,6	-25,1
Materialaufwand	255,9	52,1	+203,8	> 100
EBITDA	308,3	175,4	+132,9	+75,8
Abschreibungen	156,5	134,8	+21,7	+16,1
EBIT	151,8	40,6	+111,2	> 100
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	3.496	5.624	-2.128	-37,8
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	3.447	5.569	-2.122	-38,1



Die positive Verkehrsentwicklung spiegelte sich auch in den Umsatzerlösen des Segments **Retail & Real Estate** in Höhe von 498,8 Mio € (+52,4 Mio €) wider. Grund dafür waren gestiegene Retail- und Parkierungserlöse (+33,1 Mio € beziehungsweise +22,7 Mio €). Der Netto-Retail-Erlös je Passagier lag bei 3,30 € (im Vorjahr: 3,33 €). Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich auf 16,5 Mio € (im Vorjahr: 30,7 Mio €). Grund für den Rückgang waren hohe einmalige Erträge aus dem Verkauf der Anteile an der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft D-Port Logistik GmbH im Jahr 2022. Die Personalaufwendungen stiegen insbesondere infolge von Tarifierhöhungen an (+5,7 Mio €). Die Materialaufwendungen nahmen um 12,1 Mio € zu. Grund dafür waren vor allem Preissteigerungen der Versorgungsleistungen. Trotz der gestiegenen Personal- und Materialaufwendungen belief sich das Segment-EBITDA auf 369,9 Mio € (+27,0 Mio €). Bei höheren Abschreibungen (+9,3 Mio €) lag das Segment-EBIT bei 274,0 Mio € (+17,7 Mio €).

Retail & Real Estate

in Mio €	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	498,8	446,4	+52,4	+11,7
Personalaufwand	54,6	48,9	+5,7	+11,7
Materialaufwand	158,6	146,5	+12,1	+8,3
EBITDA	369,9	342,9	+27,0	+7,9
Abschreibungen	95,9	86,6	+9,3	+10,7
EBIT	274,0	256,3	+17,7	+6,9
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	600	573	+27	+4,7
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	594	576	+18	+3,1



Im Geschäftsjahr 2023 lag der Umsatz im Segment **Ground Handling** mit 676,8 Mio € um 126,7 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Die starke Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie Preissteigerungen führten zu gestiegenen Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+76,4 Mio €) sowie höheren Erlösen aus Bodenverkehrsdienstleistungen (+51,6 Mio €). Personalmengen- und Preiseffekte führten zu einem Anstieg der Personalaufwendungen um 69,5 Mio €. Der Materialaufwand stieg um 20,5 Mio € auf 108,9 Mio €. Dies war im Wesentlichen durch den verkehrsmengenbedingt verstärkten Einsatz von Beschäftigten von Personaldienstleistern, vor allem bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH), begründet. Das Segment-EBITDA lag bei -34,1 Mio € (im Vorjahr: -73,9 Mio €). Das Segment-EBIT verbesserte sich auf -74,0 Mio € (im Vorjahr: -111,6 Mio €).

Ground Handling

in Mio €	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	676,8	550,1	+126,7	+23,0
Personalaufwand	451,7	382,2	+69,5	+18,2
Materialaufwand	108,9	88,4	+20,5	+23,2
EBITDA	-34,1	-73,9	+39,8	+53,9
Abschreibungen	39,9	37,7	+2,2	+5,8
EBIT	-74,0	-111,6	+37,6	+33,7
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	8.010	7.404	+606	+8,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	7.716	7.035	+681	+9,7



Die Umsatzerlöse im Segment **International Activities & Services** nahmen im Berichtszeitraum um 356,3 Mio € auf 1.726,1 Mio € zu. Bereinigt um die Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse aufgrund der konzernweiten positiven Verkehrsentwicklung auf 1.210,7 Mio € (+172,0 Mio €). Die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments lagen bei 34,8 Mio €. Im Vorjahreszeitraum waren die sonstigen betrieblichen Erträge im Wesentlichen vom Verkauf der Anteile der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft in Xi'an in Höhe von 53,7 Mio € positiv beeinflusst. Der Personalaufwand erhöhte sich vor allem verkehrsmengenbedingt um 45,7 Mio € auf 325,7 Mio €. Der Materialaufwand des Segments stieg im Vergleich zum Vorjahr um 299,3 Mio € auf 1.113,9 Mio € (+36,7 %). Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Materialaufwendungen um 115,0 Mio € auf 598,5 Mio € (+23,8 %). Ursächlich dafür waren insbesondere gestiegene variable Konzessionsabgaben. Das Segment-EBITDA verringerte sich aufgrund geringerer übriger Erträge auf 559,8 Mio € (-25,6 Mio €). Bei nahezu konstanten Abschreibungen lag das Segment-EBIT bei 350,9 Mio € (-28,3 Mio €).

International Activities & Services

in Mio €	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.726,1	1.369,8	+356,3	+26,0
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.210,7	1.038,7	+172,0	+16,6
Personalaufwand	325,7	280,0	+45,7	+16,3
Materialaufwand	1.113,9	814,6	+299,3	+36,7
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	598,5	483,5	+115,0	+23,8
EBITDA	559,8	585,4	-25,6	-4,4
Abschreibungen	208,9	206,2	+2,7	+1,3
EBIT	350,9	379,2	-28,3	-7,5
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	5.951	5.610	+341	+6,1
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.083	5.670	+413	+7,3

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

in Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %
Fraport USA	100	115,7	103,4	+11,9	61,6	49,6	+24,2	29,0	4,8	> 100	16,4	-1,8	-
Fraport Slovenija	100	43,4	33,9	+28,0	12,8	7,6	+68,4	2,4	-2,7	-	1,8	-2,6	-
Fortaleza + Porto Alegre ²⁾	100	108,3	90,0	+20,3	66,4	60,1	+10,5	31,0	28,8	+7,6	2,4	-3,5	-
Lima	80,01	792,0	590,1	+34,2	109,2	100,2	+9,0	80,3	83,4	-3,7	32,1	37,2	-13,7
Fraport Greece ³⁾	65	545,2	443,8	+22,8	271,3	271,7	-0,1	206,3	208,5	-1,1	79,1	69,9	+13,2
Twin Star	60	51,2	43,5	+17,7	20,6	19,3	+6,7	10,9	8,6	+26,7	5,8	4,2	+38,1
Antalya	51/50 ⁴⁾	467,7	396,6	+17,9	371,6	323,0	+15,0	255,3	208,3	+22,6	163,7	119,6	+36,9

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2023: 326,4 Mio € (2022: 277,9 Mio €); Fraport Greece 2023: 508,3 Mio € (2022: 433,5 Mio €); Fortaleza + Porto Alegre: 2023: 95,4 Mio € (2022: 81,3 Mio €); Antalya 2023: 463,2 Mio € (2022: 388,8 Mio €).

²⁾ Summe der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

³⁾ Die Konzern-Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B sowie Fraport Regional Airports of Greece Management Company werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst.

⁴⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Die Erholung des Passagieraufkommens im Geschäftsjahr 2023 führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse bei **Fraport USA** auf 115,7 Mio € (im Vorjahr: 103,4 Mio €). Die sonstigen betrieblichen Erträge wurden im Wesentlichen getragen durch die durch die Beilegung eines Rechtsstreits bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung des Retail-Konzessionsvertrags in Pittsburgh (11,0 Mio €). Der operative Aufwand nahm im Wesentlichen aufgrund von gestiegenen variablen Konzessionsabgaben im Zusammenhang mit der positiven Verkehrsentwicklung um 8,2 Mio € auf 65,2 Mio € zu. Das EBITDA lag mit 61,6 Mio € über dem Niveau des Vorjahres von 49,6 Mio €. Bei geringeren Abschreibungen (-12,2 Mio €) aufgrund einer im Vorjahr vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibung belief sich das EBIT auf 29,0 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €). Das Ergebnis stieg trotz leicht negativer Währungseffekte um 18,2 Mio € auf 16,4 Mio € (im Vorjahr: -1,8 Mio €).

Die gestiegene Nachfrage nach Reisen im Jahr 2023 zeigte sich bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** in höheren Umsatzerlösen in Höhe von 43,4 Mio € (+9,4 Mio €). Der operative Aufwand stieg verkehrsmengenbedingt um 4,6 Mio € auf 31,1 Mio €. Das EBITDA verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 Mio € auf 12,8 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €). Konstante Abschreibungen führten zu einem EBIT von 2,4 Mio € (im Vorjahr: -2,7 Mio €). Das Ergebnis verbesserte sich auf 1,8 Mio € (im Vorjahr: -2,6 Mio €).

Die insgesamt positive Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2023 der brasilianischen Konzern-Gesellschaften **Fortaleza** und **Porto Alegre** spiegelte sich in gestiegenen Umsatzerlösen in Höhe von 108,3 Mio € (+18,3 Mio €) wider. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 14,1 Mio € (+17,3 %). Das Umsatzwachstum profitierte neben gestiegenen Passagierzahlen auch von Währungskurseffekten. Mit 20,4 Mio € waren die sonstigen betrieblichen Erträge erneut positiv durch Kompensationen für Auswirkungen aus der Corona-virus-Pandemie beeinflusst, lagen dennoch unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 24,5 Mio €). Der Materialaufwand erhöhte sich vor allem aufgrund kapazitiver Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 um 6,3 Mio € auf 39,2 Mio € (+ 18,8 %). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen erhöhte sich der Materialaufwand um 2,0 Mio € auf 26,4 Mio € (+8,7 %). Das EBITDA erhöhte sich entsprechend auf 66,4 Mio € (im Vorjahr: 60,1 Mio €). Das EBIT belief sich auf 31,0 Mio € (im Vorjahr: 28,8 Mio €), das Ergebnis erhöhte sich auf 2,4 Mio € (im Vorjahr: -3,5 Mio €).

Die anhaltende Verkehrserholung wirkte sich positiv auf die finanzielle Entwicklung der Konzern-Gesellschaft in **Lima** aus. Trotz leicht negativer Währungseffekte verzeichneten die Umsatzerlöse einen signifikanten Anstieg auf 792,0 Mio € (+201,9 Mio €). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 lagen die Umsatzerlöse bei 326,4 Mio € (+48,5 Mio €). Der Materialaufwand stieg im Vorjahresvergleich um 185,8 Mio € auf 651,9 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Materialaufwendungen um 32,3 Mio € auf 186,2 Mio €. Dies lag in verkehrsmengenbedingt höheren Konzessionsabgaben sowie gestiegenen Materialaufwendungen aufgrund der voranschreitenden Ausbaumaßnahmen begründet. Auch der Personalaufwand erhöhte sich auf 19,1 Mio € (+16,6 %). Das EBITDA lag mit 109,2 Mio € um 9,0 Mio € über dem Vorjahreswert von 100,2 Mio €. Die Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn führte zu höheren Abschreibungen (+12,2 Mio €). Folglich reduzierte sich das EBIT im Vorjahresvergleich auf 80,3 Mio € (-3,1 Mio €). Bei einem verschlechterten Finanzergebnis belief sich das Ergebnis auf 32,1 Mio € (-5,1 Mio €).

2023 erzielte **Fraport Greece** Umsatzerlöse in Höhe von 545,2 Mio € (+101,4 Mio €). Bereinigt um Auftragserlöse aus Investitionsmaßnahmen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 74,8 Mio € auf 508,3 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf preis- und verkehrsmengenbedingt gestiegener Flughafenentgelte und Retailerlöse zurückzuführen. Der operative Aufwand erhöhte sich um 78,1 Mio € auf 274,1 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 stieg der operative Aufwand aufgrund höherer Konzessionsabgaben um 51,4 Mio € auf 237,1 Mio €. Das EBITDA und das EBIT lagen mit 271,3 Mio € beziehungsweise 206,3 Mio € nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 271,7 Mio € beziehungsweise 208,5 Mio €). Im Vorjahr wurden geringere Konzessionszahlungen entrichtet, zudem erhöhten sonstige betriebliche Erträge Kompensationsansprüche den Vorjahreswert. Das Finanzergebnis verbesserte sich leicht und führte zu einem Ergebnis von 79,1 Mio € (im Vorjahr: 69,9 Mio €).

Auch bei der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** stiegen die Umsatzerlöse aufgrund der besseren Verkehrsentwicklung auf 51,2 Mio € (+7,7 Mio €). Getrieben durch Mengen- und Preiseffekte lag der operative Aufwand im Berichtszeitraum bei 31,5 Mio € (+7,2 Mio €). Das EBITDA verbesserte sich entsprechend leicht auf 20,6 Mio € (+1,3 Mio €). Das EBIT belief sich auf 10,9 Mio € und das Ergebnis auf 5,8 Mio €.

Die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 467,7 Mio € und somit einen verkehrsmengenbedingten Umsatzanstieg von 71,1 Mio €. Das EBITDA nahm entsprechend um 48,6 Mio € auf 371,6 Mio € zu. Das EBIT lag bei 255,3 Mio € (im Vorjahr: 208,3 Mio €), das Ergebnis bei 163,7 Mio € (im Vorjahr: 119,6 Mio €).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

EBITDA in Mio €	2023	Gegebene Prognose 2022	2022	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	308,3	Über dem Niveau von 2019 von 273,3 Mio €	175,4	+132,9	+75,8
Retail & Real Estate	369,9	Verbesserung EBITDA in Richtung Vorkrisenniveau	342,9	+27,0	+7,9
Ground Handling	-34,1	Negativer Bereich	-73,9	+39,8	+53,9
International Activities & Services	559,8	Deutlicher Rückgang - dennoch über Niveau von 2019	585,4	-25,6	-4,4

Die Kennzahlen entwickelten sich im Rahmen der abgegebenen Prognosen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** lag zum 31. Dezember 2023 mit 18.890,9 Mio € um 1.283,3 Mio € (+7,3 %) über dem Vorjahr.

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich um 687,0 Mio € auf 15.053,1 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Sachanlagevermögens (+579,7 Mio €) im Zusammenhang mit den Investitionsmaßnahmen am Standort Frankfurt zurückzuführen. Des Weiteren erhöhten sich die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte insbesondere infolge des voranschreitenden Ausbaus bei der Konzern-Gesellschaft in Lima um 377,7 Mio €. Die anderen Finanzanlagen verringerten sich um 220,3 Mio € aufgrund von fristigkeitsbedingten Umgliederungen, denen geringere Wertpapierzugänge sowie Anlagen in Schuldscheindarlehen gegenüberstanden.

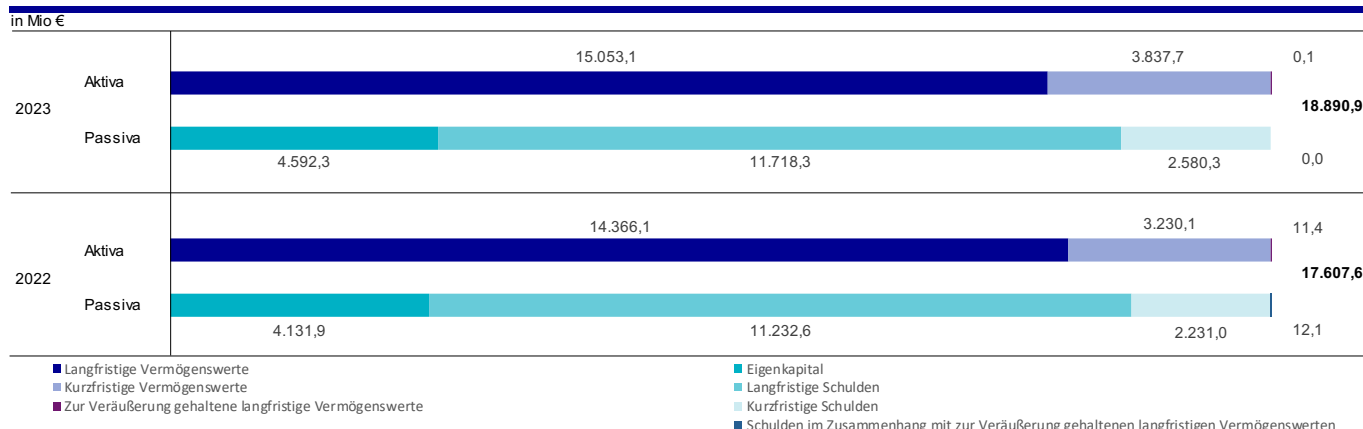
Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.837,7 Mio € um 607,6 Mio € über dem Wert vom 31. Dezember 2022. Der Anstieg resultierte insbesondere aus höheren anderen kurzfristigen Finanzanlagen (+579,5 Mio €). Den oben genannten fristigkeitsbedingten Umgliederungen sowie weiteren Wertpapierzugängen standen geringere planmäßige Abgänge gegenüber. Zudem trugen insbesondere verkehrsmengenbedingt gestiegene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+94,4 Mio €) sowie stichtagsbedingt höhere finanzielle (+57,0 Mio €) und nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte (+39,7 Mio €) zum Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte bei. Der Zahlungsmittelbestand verringerte sich demgegenüber um 174,7 Mio €.

Das **Eigenkapital** lag zum Bilanzstichtag 2023 mit 4.592,3 Mio € um 460,4 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem positiven Konzern-Ergebnis von 430,5 Mio €. Die **Eigenkapitalquote** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 22,9 % (31. Dezember 2022: 22,2 %).

Die **langfristigen Schulden** stiegen um 485,7 Mio € auf 11.718,3 Mio € (+4,3 %), maßgeblich aufgrund der Aufnahme langfristiger Finanzschulden (+516,5 Mio €). Den Mittelaufnahmen im Zusammenhang mit der im Dezember 2022 abgeschlossenen Projektfinanzierung in Lima sowie weiteren langfristigen Finanzierungsmaßnahmen bei der Fraport AG standen fristigkeitsbedingte Umgliederungen gegenüber. Darüber hinaus erhöhten sich die **kurzfristigen Schulden** im Berichtszeitraum um 349,3 Mio € auf 2.580,3 Mio € (+15,7 %). Fristigkeitsbedingten Umgliederungen standen die Rückzahlung der Brückenfinanzierung bei der Konzern-Gesellschaft Lima sowie weitere kurzfristige Finanzschulden der Fraport AG gegenüber.

Die **Brutto-Finanzschulden** zum 31. Dezember 2023 lagen bei 11.753,9 Mio € und damit um 828,3 Mio € über dem Wert von 10.925,6 Mio € zum 31. Dezember 2022. Die **Konzern-Liquidität** erhöhte sich ebenfalls um 174,4 Mio € auf 4.041,3 Mio €. Die **Netto-Finanzschulden** stiegen korrespondierend um 653,9 Mio € auf 7.712,6 Mio € (31. Dezember 2022: 7.058,7 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 178,6 % (Wert zum 31. Dezember 2022: 180,6%). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von 6,4 (im Vorjahr: 6,9).

Bilanzstruktur zum 31. Dezember



Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2023 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 1.501,7 Mio € und damit um 343,0 Mio € über Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.158,7 Mio €). Sie betrafen mit 955,8 Mio € das Sachanlagevermögen (im Vorjahr: 779,8 Mio €) sowie mit 536,9 Mio € (im Vorjahr: 374,1 Mio €) die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“. Auf den Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ entfielen 7,7 Mio € (im Vorjahr: 4,7 Mio €) und auf „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ 1,3 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitzinsen belief sich auf 71,0 Mio € (im Vorjahr: 43,9 Mio €).

Bei der Fraport AG betrugen die Zugänge zum Anlagevermögen 935,6 Mio € (im Vorjahr: 764,6 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.

Auch im Geschäftsjahr 2024 werden die Anlagenzugänge im Wesentlichen von den mehrjährigen Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt und in Lima geprägt sein.

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

Zugänge je Segment

in Mio €

International Activities & Services

2023: 590,1
2022: 409,1

Ground Handling

2023: 116,1
2022: 92,9



Aviation

2023: 553,4
2022: 426,0

Retail & Real Estate

2023: 242,1
2022: 230,7

Die Investitionen im Segment **Aviation** in Höhe von 553,4 Mio € (im Vorjahr: 426,0 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 2023 entfielen 242,1 Mio € der Anlagenzugänge auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 230,7 Mio €). Die Maßnahmen betrafen ebenfalls insbesondere das Projekt Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 116,1 Mio € (im Vorjahr: 92,9 Mio €). Diese beinhalten im Wesentlichen Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen sowie die Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 590,1 Mio € (im Vorjahr: 409,1 Mio €). Die Zugänge resultierten insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur.

Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2023 wurde ein **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** in Höhe von 863,2 Mio € (2022: 787,3 Mio €) erzielt. Die Verbesserung um 75,9 Mio € resultierte insbesondere aus einem gestiegenen Betriebsergebnis.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 1.482,6 Mio € um 176,8 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte vor allem aus höheren Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte, insbesondere in Lima, sowie gestiegenen Mittelabflüssen für Ausbau und Erweiterungsmaßnahmen am Standort Frankfurt. Im Vorjahr war der Mittelabfluss vor allem durch die geleisteten Kapitaleinzahlungen in Höhe von -375,3 Mio € in das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya sowie gegenläufig durch den Erlös aus dem Verkauf der Anteile an dem assoziierten Unternehmen Xi'an mit +152,2 Mio € beeinflusst. Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** auf 1.818,9 Mio € (2022: 1.216,0 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht um 86,9 Mio € auf 795,4 Mio €. Die Mittelaufnahmen aus der im Dezember 2022 abgeschlossenen Projektfinanzierung bei der Konzern-Gesellschaft Lima sowie die damit einhergehende Ablösung der kurzfristigen Brückenfinanzierung wirkten sich in Höhe von 675,1 Mio € auf die Einzahlungen von langfristigen Finanzschulden beziehungsweise mit -302,4 Mio € auf die Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden aus. Bei den Kapitalerhöhungen „Nicht beherrschende Anteile“ handelt es sich um Kapitaleinzahlungen der Minderheitsgesellschafter in die Gesellschaft Lima. Im Vorjahr wurde bei „Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen“ der Verkauf von Kapital- und Darlehensanteilen an einen Mitgesellschafter der griechischen Gesellschaften ausgewiesen. Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2023 einen Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung von 670,3 Mio € (2022: 826,2 Mio €) aus.

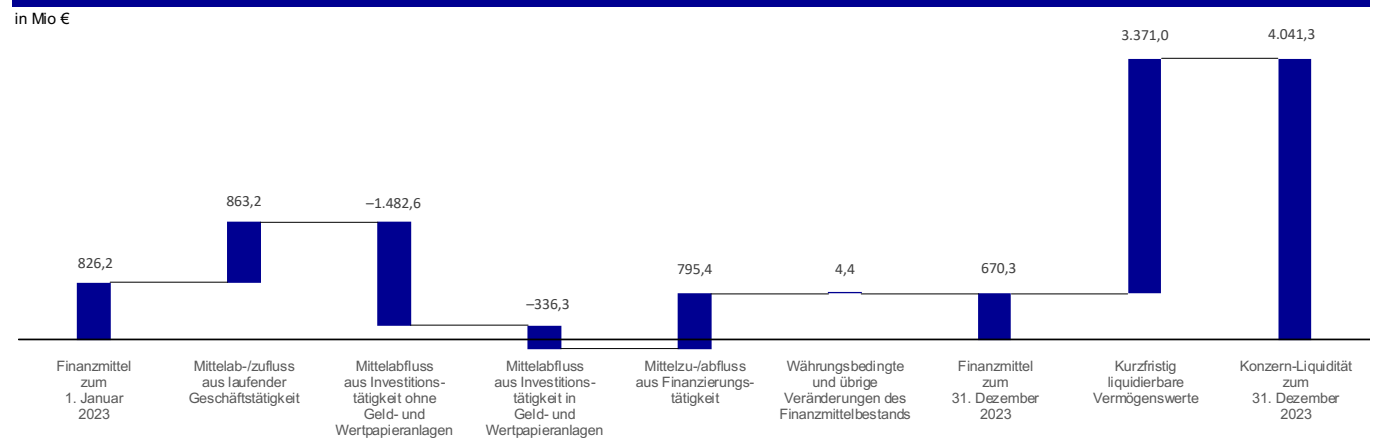
Der **Free Cash Flow** lag bei -656,4 Mio € (2022: -741,0 Mio €).

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

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Bank- und Kassenbestände	180,1	579,6
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	490,2	246,6
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	670,3	826,2
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	1.614,0	1.619,7
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	126,2	139,3
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	2.410,5	2.585,2

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns auch im Jahr 2023 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix aus Schuldscheindarlehen (20,9 %), Unternehmensanleihen (17,9 %), bilateralen Kreditvereinbarungen (43,4 %) sowie Projektfinanzierungen (17,8 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Im Zuge einer Projektfinanzierung in Lima wurden 2023 neue Zinssicherungsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus der Projektfinanzierung zu reduzieren. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 530,7 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 6,2 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 5,1 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung im Fraport-Konzern bei annähernd 17 %, der fixe Anteil bei rund 83 %. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 2,9 %.

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 2023 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 – 2023	2.455,0	2024 – 2034	Endfällig	Fix	0,548 % – 5,774 % p. a.
					Variabel	6M-Euribor + Marge
Unternehmensanleihen	2009 – 2021	2.100,0	2024 – 2029	Endfällig	Fix	1,034 % – 5,875 % p. a.
Bilaterale Kreditvereinbarungen	1999 – 2023	5.075,4	2024 – 2032	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,28 % – 5,76 % p. a.
Projektfinanzierungen (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2023	2.088,5	2024 – 2045	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	4,49 % – 10,33 % 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 darüberhinausgehende und für diese Arten von Finanzierungen typische Verpflichtungen.

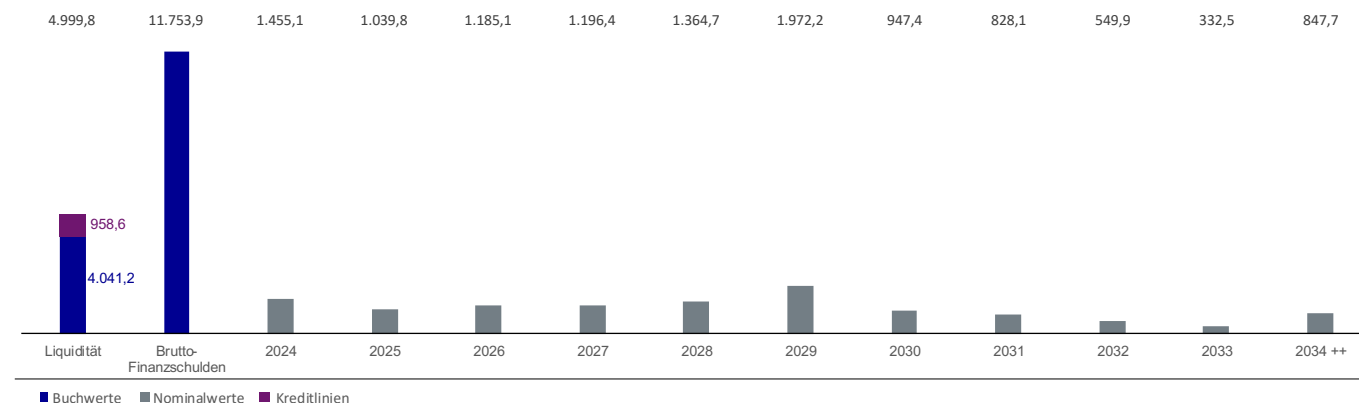
In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Lima, Griechenland sowie Brasilien, ist eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu

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 2023

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften betrug 780,7 Mio € (im Vorjahr: 945,3 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 2023 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

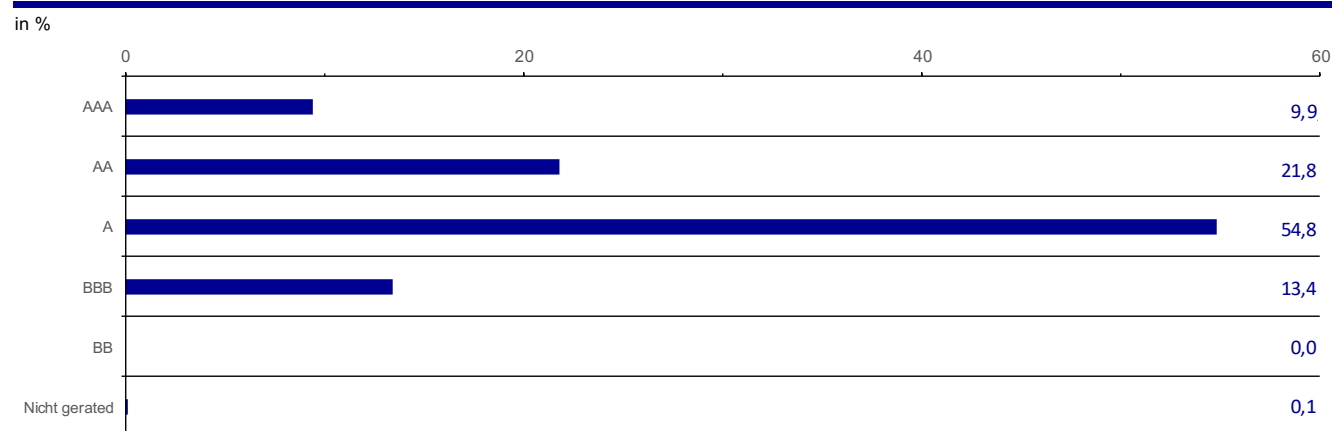
Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	323,0	1,4	Fix
Termingelder	1.614,0	0,4	Fix
Anleihen	11,0	0,6	Variabel
	921,7	1,3	Fix
davon Finanztitel	6,0	0,3	Variabel
	298,3	1,0	Fix
davon Versicherungen	5,0	0,8	Variabel
	14,2	1,9	Fix
davon Industrie	609,1	1,5	Fix
Commercial Papers	375,0	0,3	Fix

¹⁾ Aufgrund von Rundungen können sich Abweichungen bei der Aufsummierung ergeben.

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

Ratingstruktur der Anlagen



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

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2023 einen Wert von -0,7 % (-22,4 Mio €) auf.

Zum Bilanzstichtag 2023 standen dem Fraport-Konzern Kreditlinien in Höhe von 958,6 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 736,3 Mio €), die jedoch in Höhe von 469,4 Mio € für zukünftige Infrastrukturinvestitionen zweckgebunden sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 489,2 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 580,9 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

	2023	Gegebene Prognose 2022 [Unterjährige Anpassungen 2023]	2022	Veränderung	Veränderung in %
Free Cash Flow (in Mio €)	-656,4	Weiterhin negativ im mittleren dreistelligen Mio-€-Betrag	-741,0	+84,6	+11,4
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,4	Niveau von 2022 [Q2/6M 2023 Leichte Verbesserung]	6,9	-0,5	-
Konzern-Liquidität (in Mio €)	4.041,3	Leicht unter dem Niveau von 2022	3.866,9	+174,4	+4,5

Die Konzern Liquidität lag mit 4.041,3 Mio € über dem prognostizierten Wert aufgrund von höheren Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden. Die weiteren Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage entwickelten sich innerhalb der Prognose 2022.

Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Adjustiertes EBIT ¹⁾	822,9	677,4	155,2	40,7	273,3	258,9	-73,8	-102,1	468,2	479,9
Fraport-Assets	12.477,7	11.383,8	4.664,1	4.152,3	2.893,5	2.672,6	953,2	852,1	3.966,9	3.706,9
Kapitalkosten vor Steuern	948,3	831,0	354,5	303,1	219,9	195,1	72,4	62,2	301,5	270,6
Wertbeitrag vor Steuern	-125,4	-153,6	-199,2	-262,4	53,4	63,8	-146,2	-164,3	166,7	209,3
ROFRA in %	6,6	6,0	3,3	1,0	9,4	9,7	-7,7	-12,0	11,8	12,9

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

Im Geschäftsjahr 2023 verbesserte sich der **Wertbeitrag** des Fraport-Konzerns um 28,2 Mio €, blieb jedoch mit -125,4 Mio € weiterhin im negativen Bereich (im Vorjahr -153,6 Mio €).

Im Wesentlichen trug die positive Verkehrsentwicklung im Konzern zu einem um 145,5 Mio € auf 822,9 Mio € verbesserten adjustierten EBIT bei (im Vorjahr 677,4 Mio €). Gegenläufig führten die gestiegenen Investitionen insbesondere in die Ausbauprojekte in Frankfurt und Lima sowie der Anstieg des WACC von 7,3 % auf 7,6 % zu höheren Kapitalkosten.

Der **ROFRA** des Fraport-Konzerns erhöhte sich bedingt durch das positive operative Ergebnis um 0,6 Prozentpunkte auf 6,6 % (im Vorjahr: 6,0 %).

Der Wertbeitrag des Segments **Aviation** verbesserte sich aufgrund der positiven operativen Entwicklung von -262,4 Mio € auf -199,2 Mio €. Dem gegenüber standen die voranschreitenden Bautätigkeiten im Rahmen des Projekts Ausbau Süd sowie der Anstieg der Kapitalkosten. Der Segment-ROFRA verbesserte sich von 1,0 % auf 3,3 %.

Im Segment **Retail & Real Estate** führten gestiegene Fraport-Assets im Zuge des Ausbauprojekts in Frankfurt zu einem Rückgang des Wertbeitrags von 63,8 Mio € auf 53,4 Mio € (-10,4 Mio €) sowie des ROFRA auf 9,4 % (im Vorjahr: 9,7 %).

Der Wertbeitrag im Segment **Ground Handling** verbesserte sich auf -146,2 Mio € (im Vorjahr -164,3 Mio €) aufgrund des höheren operativen Ergebnisses, trotz des Anstiegs der Kapitalkosten. Der Segment-ROFRA lag somit bei -7,7 % (im Vorjahr -12,0 %).

Der Wertbeitrag des Segments **International Activities & Services** reduzierte sich von 209,3 Mio € auf 166,7 Mio € (-42,6 Mio €). Dies lag in einem geringeren operativen Ergebnis aufgrund von Sondereffekten im Vorjahr begründet. Darüber hinaus wirkte sich der Anstieg der Kapitalkosten für den Ausbau am Flughafen Lima negativ aus. Korrespondierend zum Wertbeitrag reduzierte sich der Segment-ROFRA von 12,9 % auf 11,8 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2023	Gegebene Prognose 2022	2022	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-ROFRA (%)	6,6	In etwa auf dem Niveau von 2022	6,0	+0,6 PP	-

Der Konzern-ROFRA in Höhe von 6,6 % lag über der gegebenen Prognose im Jahr 2022 aufgrund des positiven operativen Ergebnisses.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren¹

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit der Passagiere

Die Globalzufriedenheit der Passagiere lag mit 67 % unter dem Vorjahreswert (-7 Prozentpunkte). Die allgemeine Zufriedenheit (Top-Box Anteil Globalzufriedenheit) lag dabei im ersten Quartal sowie im dritten und vierten Quartal konstant bei 67 %. Im zweiten Quartal fiel sie mit 68 % leicht höher aus. Zufriedenheitskriterien wie zum Beispiel Sauberheitskriterien, die Zufriedenheit mit den Wartezeiten und der Freundlichkeit des Personals an der Passkontrolle sowie die Zufriedenheit mit dem gastronomischen Angebot verzeichneten im dritten Quartal einen Rückgang. Demgegenüber entwickelten sich 4 der 25 abgefragten Kriterien im Jahr 2023 positiv, darunter die Wartezeiten am Check-in-Schalter sowie die Geschwindigkeit und Stabilität des Flughafen-WLAN. Die neu beziehungsweise wieder aufgenommenen Kriterien „Flug zum Flughafen Frankfurt“ und „Anreise zum Flughafen mittels öffentlicher Verkehrsmittel“ erzielten überdurchschnittliche Top-Box-Ergebnisse von 84 % und 83 %.

An den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen hingegen erreichte die Globalzufriedenheit im Berichtsjahr 2023 einen kumulierten Wert von 80 %. Zur Ermittlung der Globalzufriedenheit im Konzern wurden an den Standorten in Slowenien, Bulgarien, Brasilien, Peru und Griechenland insgesamt knapp 40.000 Passagiere befragt. Dabei wurden die erhobenen Zufriedenheitsdaten anhand des jeweiligen Passagieraufkommens für die Berechnung des kumulierten Wertes gewichtet. Unter Einbeziehung des Standorts Frankfurt ergab sich für das Berichtsjahr eine konzernweite Globalzufriedenheit von 74 %. Gründe für den Rückgang waren unter anderem ausgeprägte Verkehrsspitzen am Flughafen Frankfurt.

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität lag am Flughafen Frankfurt im vergangenen Geschäftsjahr unverändert bei 95,8 % und damit um 1,2 Prozentpunkte unter dem im Geschäftsbericht 2022 prognostizierten Wert. Während im ersten Quartal 2023 die Gepäck-Konnektivität mit 95,7 % deutlich unter dem Wert des Vorjahrs lag, verbesserte sich der Wert im zweiten Quartal 2023 auf 96,6 % (Q2 2022: 95,9 %). Im dritten Quartal 2023 blieb die Gepäck-Konnektivität stabil auf dem Vorjahresniveau von 95,0 % und überstieg mit 96,0 % den Vorjahreswert im vierten Quartal (Q4 2022: 95,1 %). Im Laufe des Jahres 2023 wurde die Lücke in der notwendigen Personaldecke fast geschlossen. Ausgeprägte Verkehrsspitzen sowie die insgesamt gestiegene Nachfrage führte jedoch zu weiteren Kapazitätsengpässen. Darunter litt insbesondere die Gepäck-Konnektivität, die trotz der Ausbildungsinitiative bei den Bodenverkehrsdiensten auch im Jahr 2023 unter dem Zielwert blieb.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Zufriedenheit der Beschäftigten

Im Jahr 2023 wurde planmäßig keine konzernweite Befragung der Beschäftigten durchgeführt. Die abgeleiteten Maßnahmen des Barometers 2022 wurden durch Erkenntnisse aus einer im Sommer 2023 am Standort Frankfurt durchgeführten Umfrage ergänzt. Geplante Maßnahmen zur Verbesserung der im Barometer unterdurchschnittlich bewerteten Aspekte Bezahlung, Innovationen und berufliche Entwicklungsmöglichkeiten sind beispielsweise ein ganzheitliches Bewertungsraster für Karrierewege verknüpft mit Gehaltsbändern und Benefit-Portfolios, eine Initiative zur Implementierung von KI-Lösungen sowie die Einführung eines Talentmanagements. Auch in den Konzern-Gesellschaften wurde im Berichtsjahr an der Maßnahmenableitung und -umsetzung gearbeitet.

Frauen in Führungspositionen

Zum 31. Dezember 2023 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands im Konzern in Deutschland bei 24,4 % (im Vorjahr: 23,1 %). Auf der darunterliegenden Führungsebene stieg der Anteil von Frauen in Führungspositionen auf 33,9 % an (im Vorjahr: 31,6 %). Durch die Nachbesetzung von vakanten Führungspositionen durch weibliche Führungskräfte wurde der negative Effekt aus der Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zum 1. Januar 2023 überkompensiert. In der Fraport AG betrug die Quote der Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene im Berichtszeitraum 23,8 % und 31,8 % auf der zweiten Führungsebene und lag somit über den jeweiligen Vorjahreswerten (im Vorjahr: 19,0 % beziehungsweise 30,8 %).

¹ Teil der Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2023 reduzierte sich die Konzern-Krankenquote in Deutschland auf 8,7 % (aufgrund von Nachmeldungen angepasster Wert 2022: 9,9 %; berichteter Wert 2022: 8,7 %). Die Entwicklung ist auf die Personalreduktion durch die Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zurückzuführen. Die Krankenquote der Fraport AG reduzierte sich um 0,8 Prozentpunkte auf 7,1 % (Vorjahr: 7,9 %).

Klimaschutz

CO₂-Emissionen

Im Berichtsjahr betragen die konzernweiten Scope 1 und Scope 2 CO₂-Emissionen rund 158.065 t CO₂ und waren somit um 1,5 % geringer als im Vorjahr (aufgrund geänderter Bewertungsmethodik angepasster Vorjahreswert: 160.489 t CO₂). Auch in der Fraport AG reduzierten sich die CO₂-Emissionen im Vorjahresvergleich um 1,7 % auf 117.480 t CO₂ zu (aufgrund geänderter Bewertungsmethodik angepasster Vorjahreswert: 119.567 t CO₂). Die Anpassung der Vorjahreswerte ist auf eine Neubewertung und Vereinheitlichung der Bewertungsmethoden der Emissionsfaktoren für Fernkälte für die Jahre 2022 und 2023 zurückzuführen. Die im Geschäftsbericht 2022 berichteten CO₂-Emissionen für den Konzern lagen bei 155.449 t CO₂ beziehungsweise für die Fraport AG bei 113.199 t CO₂.

Der Bezug von erneuerbarem Strom, die Eigenerzeugung von Strom aus Photovoltaik-Anlagen sowie die kontinuierliche Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektromobilität trugen auch zur Reduktion bei.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2023	Gegebene Prognose 2022 [unterjährliche Anpassung Q2 / 6M Halbjahresbericht]	2022	Veränderung
Globalzufriedenheit der Passagiere (Konzern) in %	74	Mindestens 80 % [Unterschreitung der Prognose]	80	-6,0
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) in %	67	Mindestens 80 % [Unterschreitung der Prognose]	74	-7,0
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	95,8	Besser als 97 % [Unterschreitung der Prognose]	95,8	0,0 PP
Zufriedenheit der Beschäftigten (Konzern) ^{1) 2)}	4,76 ³⁾	Nächste Durchführung im Geschäftsjahr 2024	4,76	-
Zufriedenheit der Beschäftigten (Fraport AG) ¹⁾	4,64 ³⁾	Nächste Durchführung im Geschäftsjahr 2024	4,64	-
Frauen in Führungspositionen (1. Ebene, Konzern Deutschland) in %	24,4 ⁴⁾	Leichte Erhöhung	23,1	1,3
Frauen in Führungspositionen (2. Ebene, Konzern Deutschland) in %	33,9 ⁴⁾	Leichte Erhöhung	31,6	2,3
Frauen in Führungspositionen (1. Ebene, Fraport AG) in %	23,8	Leichte Erhöhung	19,0	4,8
Frauen in Führungspositionen (2. Ebene, Fraport AG) in %	31,8	Leichte Erhöhung	30,8	1,0
Krankenquote (Deutschland) in %	8,7	Stabilisierung mindestens auf dem Vorjahresniveau	9,9	-1,2 PP
Krankenquote (Fraport AG) in %	7,1	Stabilisierung mindestens auf dem Vorjahresniveau	7,9	-0,8 PP
CO ₂ -Emission (Konzern) (Summe Scope 1 und 2) in t ⁵⁾	158.065 ⁶⁾	In etwa auf Vorjahresniveau	160.489 ⁷⁾	-2.424
CO ₂ -Emission (Fraport AG) (Summe Scope 1 und 2) in t ⁵⁾	117.480	In etwa auf Vorjahresniveau	119.567 ⁷⁾	-2.087

¹⁾ Zufriedenheit der Beschäftigten wurde planmäßig 2023 nicht erhoben. Die nächste planmäßige Befragung findet 2024 statt.

²⁾ 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.

³⁾ Werte 2022.

⁴⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften.

⁵⁾ Zielwert 2045: 0 t CO₂ („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

⁶⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die Konzern-Gesellschaften Facility Services, Fraport Ground Services, FraCareS, Ausbau Süd, FraSec Gruppe (drei Gesellschaften in 2022; zwei Gesellschaften in 2023), Media, Fraport Greece, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

⁷⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Die Erläuterungen zu Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2022 sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	17.840	18.850	-1.010	-5,4
davon Fraport AG	7.164	7.309	-145	-2,0
davon Konzern-Gesellschaften	10.676	11.541	-865	-7,5
davon in Deutschland	14.385	15.691	-1.306	-8,3
davon im Ausland	3.455	3.159	+296	+9,4

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) reduzierte sich im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2023 um 1.010 auf 17.840 (im Vorjahr: 18.850). Der Rückgang resultierte hauptsächlich aus der Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zum 1. Januar 2023 (-2.110 Beschäftigte). Einen gegenläufigen Effekt infolge der positiven Verkehrsentwicklung gab es bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH) (+702 Beschäftigte). In der Fraport AG reduzierte sich der Personalbestand (-145 Beschäftigte) im Wesentlichen durch Personalausstritte.

Außerhalb Deutschlands erhöhte sich der Personalbestand auf 3.455 Beschäftigte (+9,4%) aufgrund der konzernweiten positiven Verkehrsentwicklung, insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften in Peru (+143 Beschäftigte), Bulgarien (+67 Beschäftigte), und Griechenland (+38 Beschäftigte).

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	3.447	5.569	-2.122	-38,1
Retail & Real Estate	594	576	+18	+3,1
Ground Handling	7.716	7.035	+681	+9,7
International Activities & Services	6.083	5.670	+413	+7,3

Verkehrsmengenbedingt erhöhte sich die durchschnittliche Beschäftigtenzahl in den Segmenten International Activities & Services, Ground Handling und Retail & Real Estate. Demgegenüber verringerte sich der Personalstand im Segment Aviation bedingt durch die Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zum 1. Januar 2023.

Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Anzahl der Beschäftigten zum Stichtag	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	18.057	19.211	-1.154	-6,0
davon Fraport AG	7.095	7.209	-114	-1,6
davon Konzern-Gesellschaften	10.962	12.002	-1.040	-8,7
davon in Deutschland	14.811	16.145	-1.334	-8,3
davon im Ausland	3.246	3.066	+180	+5,9

Im Vergleich zum Vorjahr verminderte sich die Zahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern (ohne Auszubildende und Freigestellte) zum 31. Dezember 2023 um 6,0 % auf 18.057 (-1.154 Beschäftigte). Dies ist auf die Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zum 1. Januar 2023 zurückzuführen. Demgegenüber stand ein Anstieg insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH) (+691 Beschäftigte) sowie der FraSec-Gruppe (+72 Beschäftigte) aufgrund des verkehrsmengenbedingt gestiegenen Personalbedarfs. Im Ausland resultierte die Zunahme der Beschäftigten insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften in Peru (+99 Beschäftigte), Slowenien (+32 Beschäftigte), Griechenland (+38 Beschäftigte) und Brasilien (+18 Beschäftigte).

Entwicklung der Personalstruktur

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

Mit 12,6% lag die **Konzern-Fluktuationsquote** – bezogen auf die Stammbeschäftigten ohne Saisonpersonal zum Bilanzstichtag – im Berichtsjahr leicht über dem Wert des Vorjahres (aufgrund von Nachmeldungen angepasster Wert 2022: 12,1 %; berichteter Wert 2022: 15,0 %). Die **Konzern-Frauenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten (inklusive Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten) – lag zum 31. Dezember 2023 mit 23,8 % deutlich unter dem Wert des Vorjahrs (26,6 %). Ursächlich dafür war die Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH zum 1. Januar 2023. Das **Durchschnittsalter** der Beschäftigten im Konzern stieg geringfügig auf 45,4 Jahre (im Vorjahr: 45,3 Jahre). Die **Schwerbehindertenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – lag konzernweit bei 7,1 % (aufgrund von Nachmeldungen angepasster Wert 2022: 7,6 %; berichteter Wert 2022: 5,8 %).

In der **Fraport AG** lag der Anteil der weiblichen Beschäftigten zum Bilanzstichtag 2023 bei 19,7 % (im Vorjahr: 19,4 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung blieb unverändert im Vergleich zum Vorjahr bei 12,4 %. Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden reduzierte sich auf 227 (im Vorjahr: 246). Die Fluktuationsquote der Fraport AG verbesserte sich auf 2,7 % (im Vorjahr: 3,5 %).

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die handelsrechtlichen Vorgaben und wurde in Übereinstimmung mit §§ 289c bis 289e HGB, §§315c in Verbindung mit 289c bis 289e HGB sowie Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten aufgestellt. Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung dahingehend im Rahmen eines gesonderten Auftrags nach ISAE 3000 (Revised) inhaltlich einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit (Limited Assurance) unterzogen.

Um Dopplungen innerhalb des zusammengefassten Lageberichts zu vermeiden, wird an den betreffenden Stellen auf weiterführende Informationen in anderen Kapiteln verwiesen. In den Kapiteln „Steuerungssystem“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ werden die bedeutsamen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung im Berichtszeitraum sowie die für den Fraport-Konzern und die Fraport AG festgelegten Zielwerte beschrieben. Die dort gekennzeichneten Abschnitte zu nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind Teil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Die Konzepte und Maßnahmen dazu werden in dieser nichtfinanziellen Erklärung dargelegt. 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“). Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, daher sind sie nicht geprüft.

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 lehnen sich an „GRI 3-3 Management von wesentlichen Themen“ an. Das betrifft die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“. Darüber hinaus gibt das ESG-Factbook, das unter www.fraport.com/de/publikationen verfügbar ist, eine detaillierte Übersicht über relevante GRI-Indikatoren im Fraport-Konzern.

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

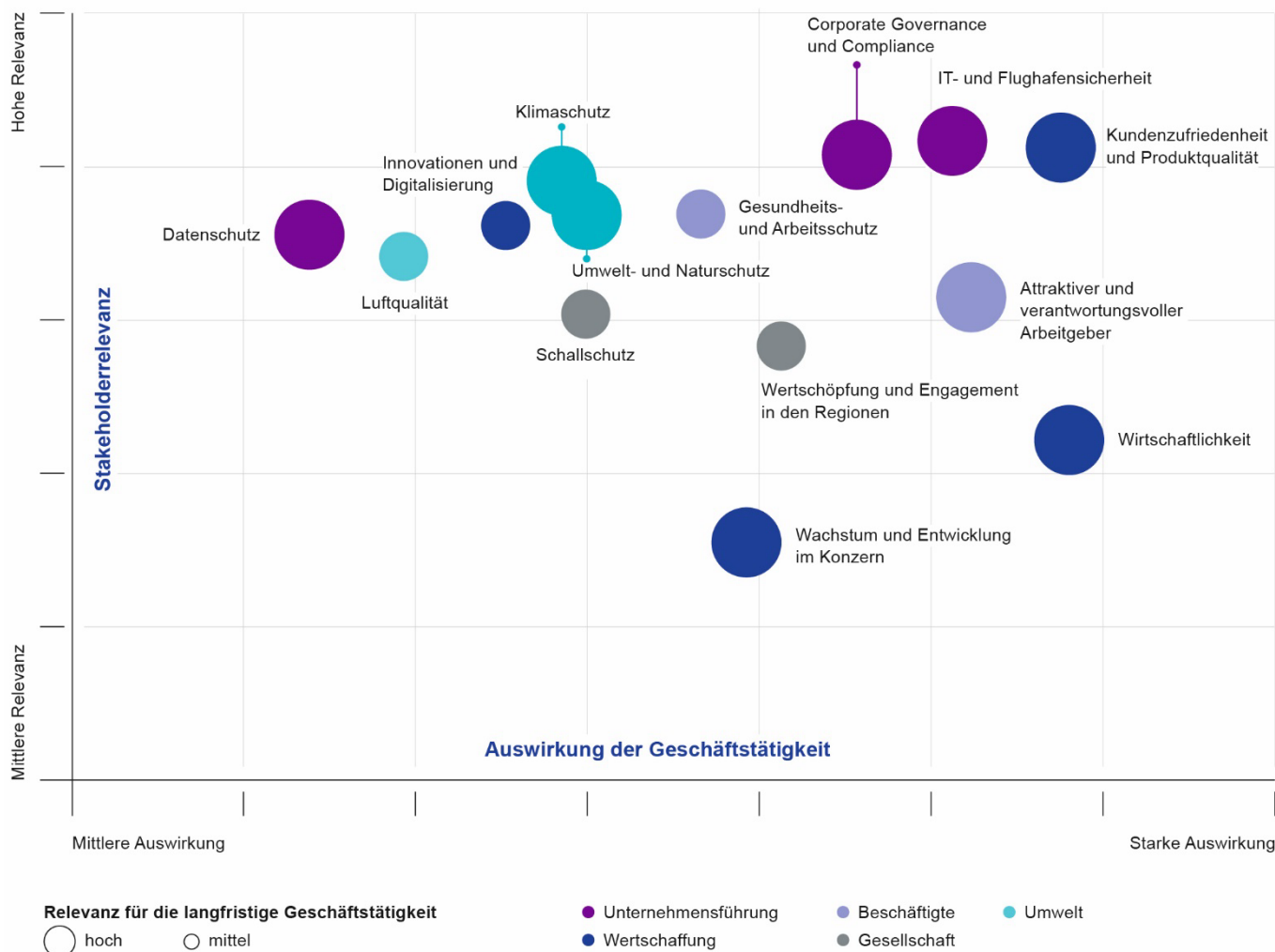
Das Fraport Leitbild bildet weiterhin die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness 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 wichtigsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren grundsätzlich definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Zufriedenheit der Beschäftigten, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen. Wie im Kapitel „Steuerungssystem“ erläutert, erfolgt die Erhebung der Zufriedenheit der Beschäftigten in zweijährigem Rhythmus und wurde daher im Berichtszeitraum nicht quantitativ erfasst.

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, Nichtregierungsorganisationen (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 und seine Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport. Die letzte ausführliche Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2018 durchgeführt. Darauf aufbauend wurden die Themen regelmäßig auf Aktualität geprüft. Auch für das Jahr 2023 hat der Vorstand die Relevanz bestätigt.

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 die Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten. Im Bereich „Innovationen und Digitalisierung“ betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne (siehe Kapitel „Forschung und Entwicklung“). Die aus der Konzern-Strategie abgeleiteten Maßnahmen zielen darauf ab, die Kundenzufriedenheit und die Produktqualität zu erhöhen. Die Berichterstattung dazu findet sich im Abschnitt „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“.

Zuordnung der wesentlichen Sachverhalte zu den nichtfinanziellen Aspekten

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

Das Vergütungssystem des Vorstands beinhaltet zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performancevergütung auch nichtfinanzielle Ziele. Für das Geschäftsjahr 2023 wurden als nichtfinanzielle Komponenten die Erweiterung des Masterplans sowie Maßnahmenpakets zur CO₂-Reduzierung im Konzern, die Konzepterarbeitung für alternative Antriebe am Standort Frankfurt sowie die Steigerung der Prozesseffizienz bei der Beschaffung und der Personalanforderung festgelegt (siehe auch Vergütungsbericht unter 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 Bruttoisiko stellt die größtmögliche negative Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko umfasst die verbleibende zu erwartende Auswirkung, nachdem risikomindernde Maßnahmen eingeleitet oder umgesetzt wurden. Die Risikoeinschätzung in dieser nichtfinanziellen Erklärung spiegelt das Nettoisiko 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 2023 ergaben sich für Fraport über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Rahmen des Risikomanagements aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus keine berichtspflichtigen Risiken, die nach § 289 c Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 HGB sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die berichtspflichtigen Aspekte haben oder haben werden.

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 entscheidend.

Fraport verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten dazu, abhängig von den lokalen Gegebenheiten im Rahmen der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), den **Fraport-Lieferantenkodex** (einsehbar unter www.fraport.com/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. Geschäftspartner und Lieferanten müssen sich auch dazu verpflichten, diese Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten einzufordern und sicherzustellen.

Alle Lieferanten und Dienstleister der Fraport AG werden 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 ein Auftrag entzogen wird.

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.com/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.

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.

Die Fraport AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die Sorgfaltspflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, umgesetzt. Nachdem bestehende Strukturen erweitert und neue Prozesse geschaffen worden sind, wurden die gesetzlichen Pflichten in die Linienorganisation überführt. Kernelement der Implementierung sind neben der Grundsatzerklärung zur Menschenrechtsstrategie unter anderem die Erweiterung der Risikoanalyse, die Aktualisierung des Beschwerdeverfahrens und die Einrichtung geeigneter Präventions- sowie Abhilfemaßnahmen.

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 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 zum Umgang mit Geschenken und Einladungen, zu Interessenkonflikten sowie zur Compliance-Prüfung von Geschäftspartnern. Auch sind einheitliche Vorgaben für die Bearbeitung von Hinweisen auf Compliance-Verstöße vorgegeben. 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 in allen 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. So können anzeigepflichtige Sachverhalte 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. Das E-Learning für die Beschäftigten der Fraport AG enthält neben einer anschaulichen Darstellung, warum Compliance im Arbeitsalltag wichtig ist, den Fraport-Verhaltenskodex und Regeln zum Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie Interessenskonflikten. Außerdem wird umfassend auf die zentralen Meldewege bei Compliance-Verstößen eingegangen. 2023 wurde zusätzlich ein neuer E-Learning-Kurs zu Compliance-Basiswissen für Führungskräfte in der Fraport AG ausgerollt.

Wesentliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Compliance-Verstößen ist das **Hinweisgebersystem** (siehe www.fraport.com/de/compliance) als interne Meldestelle. Über das System können online Hinweise über Unregelmäßigkeiten in allen Konzern-Gesellschaften anonym abgegeben werden. Es ist weltweit rund um die Uhr verfügbar. Jede Meldung wird intensiv auf ihren sachlichen Gehalt geprüft, gegebenenfalls werden Sanktionsmaßnahmen eingeleitet. Die Vorgaben des Hinweisgeberschutzgesetzes werden dabei eingehalten. 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 2023 standen bei den Konzern-Gesellschaften die Umsetzung der Vorgaben des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes sowie des Hinweisgeberschutzgesetzes im Fokus.

Leistungsindikator – Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms wurden keine Leistungskennzahlen oder 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 und Nachhaltigkeit der Fraport AG befasst sich unter anderem mit der Koordinierung der Achtung der Menschenrechte im Konzern. Verstöße können anonym über das **Hinweisgebersystem** gemeldet werden, das weltweit frei über www.fraport.com/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 Compliance Abteilung der Fraport AG 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, ihres Alters, ihrer Religion oder ihrer 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, beispielsweise Nachunternehmern, hinzuwirken.

Die **Konzern-Gesellschaften** setzen eigene spezifische Maßnahmen um, die die Achtung der Menschenrechte sicherstellen sollen.

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

Kundenzufriedenheit und Sicherheit

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Zur Steigerung der Servicequalität sowie des Sauberkeitsempfindens in den sanitären Anlagen wurden am Flughafen Frankfurt weitere berührungsgelose Smiley-Boxen zur Erhebung von Feedback installiert. Im Zuge der Modernisierung im Sicherheitskontrollprozess wurden im Berichtsjahr 20 Kontrollspuren mit neuer Computertomografie-Technik im Terminalbereich A am Flughafen Frankfurt eingeführt. Die Vorteile für Fluggäste bestehen in einem schnelleren, effizienteren Prozess durch Verbleiben von Flüssigkeiten und elektronischen Gegenständen im Handgepäck. Um eine optimale Erfassung von Wartezeiten an Sicherheitskontrollen und Check-in-Bereichen zu ermöglichen und somit eine bessere Voraussage von Prozesszeiten für Fluggäste zu gewährleisten, wurde das PaxZ-System ausgebaut.

Die Fraport AG baut gemeinsam mit ihren Systempartnern das digitale und kontaktlose Reiseerlebnis für Reisende am Flughafen Frankfurt aus. Dabei spielen biometrische Verfahren eine zentrale Rolle. Die automatisierte Gesichtserkennung ersetzt für Passagiere das Vorlegen von Dokumenten, bietet einen schnellen und komfortablen Service und steigert die Kundenzufriedenheit. Weitere biometrische Touchpoints wurden im Jahr 2023 am Flugsteig A/Z, B und in Terminal 2 in Betrieb genommen.

Um die Servicequalität zu sichern und den Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, wurden an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt. Zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Passagier- und Businessprozesse wie Self Bag Tag Print oder Erneuerung der Terminal-Ausstattung wurden in Griechenland implementiert. Am Flughafen in Lima wurde eine neue Software zum Management von verlorenem Gepäck eingeführt.

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 Basisfragebogen des Jahres 2022 wurde im Berichtsjahr 2023 weitgehend übernommen.

An den vollkonsolidierten internationalen Konzern-Flughäfen wurden die im Jahr 2022 wieder aufgenommenen Regelbefragungen zur Messung der Passagierzufriedenheit im Jahr 2023 fortgeführt, wenn auch mit vereinzelt reduzierten Fallzahlen im Vergleich zum Vorkrisenniveau. Wie im Vorjahr reichen die Stichprobengrößen aus, um für das Berichtsjahr 2023 einen validen Wert zur Globalzufriedenheit im Auslandsportfolio sowie im Konzern auszuweisen.

Großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäckes bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck anhand des nichtfinanziellen Leistungsindikators **Gepäck-Konnektivität** (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Die im Jahr 2022 gestartete Rekrutierungskampagne im Bereich Ground Handling am Standort Frankfurt wurde im Berichtsjahr 2023 fortgesetzt. Der Erfolg wurde jedoch von dem starken Verkehrswachstum und dem damit weiter gestiegenen Personalbedarf begrenzt. Zur Verbesserung der Gepäck-Konnektivität wurden auch infrastrukturelle Maßnahmen eingeführt. So funktioniert die Nachversendung von nicht beförderten Gepäckstücken bei zahlreichen Airlines nun vollkommen automatisiert, sodass sich die Wartezeit des Passagiers verkürzt. Technisch wurden die notwendigen Röntgenkontrollen von Umsteigegepäck optimiert, um so wertvolle Zeit im Umsteigeprozess durch eine Verringerung der Störanfälligkeit der Anlagen zu gewinnen.

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“).

Informations- und Flughafensicherheit

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- und 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.

Informationssicherheit

Ziel – Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme 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 2023 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Zusätzlich wurde weiteres Personal in diesem Bereich eingestellt. 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 sowie in der zuletzt 2023 durchgeführten KRITIS-Prüfung nach dem IT-Sicherheitsgesetz für kritische Infrastrukturen (KRITIS) festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) ausgebaut.

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, regulatorische Vorgaben einzuhalten und 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.

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 Verzeichnis 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, 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 Verzeichnis 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. 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 Daten-

schutzrecht von Anfang an berücksichtigt wird, sowohl bei Geschäftsprozessen allgemein als auch bei spezifischen Datenschutzthemen, zum Beispiel der 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 oder Zielwerte und keine Laufzeit festgelegt.

Flughafensicherheit

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

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

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Zu den Maßnahmen gehören **Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Zugangskontrolle** von Flughafenbeschäftigten und Lieferanten. In regelmäßigen Treffen informieren sich Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleister und Behörden gegenseitig in wöchentlichem oder monatlichem 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-Schulungen**. Im Rahmen von fachspezifischen **Austauschveranstaltungen** 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 zur baulichen 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 1. Januar 2023 hat Fraport die Organisation, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt von der Bundespolizei übernommen. Personal- und Warenkontrollen werden durch die Konzern-Gesellschaft FraSec Flughafensicherheit GmbH durchgeführt.

Die Fraport AG entwickelt eigenverantwortlich und einvernehmlich mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten. Im Berichtsjahr ist die Übertragung der Verantwortung für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen und Passagierkontrollen am Flughafen Frankfurt erfolgt. Seitdem ist es für den Flughafenbetreiber möglich, verstärkt die Steuerung und das Qualitätsmanagement voranzubringen und Prozesse dadurch flexibler und effizienter zu gestalten.

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

Arbeitnehmerbelange

Konzernweit verfolgt Fraport das Ziel, 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.

Wichtige nichtfinanzielle Leistungsindikatoren im Kontext der Personalangelegenheiten sind die Kennzahlen **Zufriedenheit der Beschäftigten**, **Frauen in Führungspositionen** und **Krankenquote** in Deutschland. Ein weiterer Indikator, der beim Monitoring der Unfallentwicklung verwendet wird, ist **LTIF (Lost Time Injury Frequency)**.

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, fundiertere Aussagen zur Zufriedenheit der Beschäftigten auf Konzern-Ebene zu treffen. Auch das Ableiten zielführender Verbesserungsmaßnahmen auf Basis der

Ergebnisse soll konzernweit besser gelingen. Die Befragung wird ab dem Berichtsjahr 2022 in zweijährigem 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. Die Fragen sind vier Themenfeldern – „Mein Arbeitgeber“, „Mein Arbeitsplatz“, „Mein Team“ und „Meine Führungskraft“ – zugeordnet und anhand einer Skalierung von 1 bis 7 bewertet. Für jedes Themenfeld wird ein Durchschnittswert ermittelt. Der Durchschnittswert der Themenfeldkennzahlen 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.

In der 2022 durchgeführten Befragung wurden die Aspekte Bezahlung, Innovationen und berufliche Entwicklungsmöglichkeiten als unterdurchschnittlich bewertet. Deswegen standen sie im Fokus der Maßnahmen, die im Berichtsjahr konzernweit entwickelt wurden. Für den Standort Frankfurt wurden die Verbesserungspotenziale durch die Erkenntnisse aus dem strategischen Programm HRneo ergänzt, das im Sommer 2023 gestartet wurde. HRneo hat das Ziel, den HR-Bereich neu auszurichten und die Arbeitgeberattraktivität von Fraport zu steigern, zukunftsfähig aufzustellen sowie den Zusammenhalt in der Belegschaft konzernübergreifend zu stärken.

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 2023 hat Fraport die Aktivitäten zur Stärkung und Nutzung der Diversität im Konzern weitergeführt. Ein Schwerpunkt lag auf dem Thema Diskriminierung. Es wurden Seminare für Beschäftigte angeboten um gegenüber Vorurteilen, Rassismus und Diskriminierung im Alltag zu sensibilisieren. 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.

Organisatorisch werden die Maßnahmen zur strategischen **Nachfolgeplanung** und die Betreuung des Top-Managements durch die Stabsstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ wahrgenommen. Die Betreuung der Führungskräfte der Ebenen 3 und 4 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.

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“).

Gesundheits- und Arbeitsschutz

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 Gesundheits- und Arbeitsschutz 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 Unternehmensbereiche darin, den Gesundheit- und Arbeitsschutz weiterzuentwickeln. Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung steuert das betriebliche Gesundheitsmanagement. Das **Occupational Safety Board** vertritt die Anliegen des Vorstands zur effektiven und wirksamen Organisation eines präventiven Gesundheits- und Arbeitsschutzes für den Fraport-Konzern. Die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch für alle Konzern-Gesellschaften, für welche die Konzern-Richtlinie verbindlich ist, ist im **Occupational Health and Safety-Managementsystem-Board** organisiert. Das Board tagt einmal jährlich. Übergreifende Aufgaben werden gemeinsam vorangetrieben, um effizient und ressourcenschonend zu arbeiten. Darüber hinaus gibt es einen Lenkungsausschuss Prävention und Gesundheitsmanagement, 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 reduzierte sich im Berichtsjahr 2023 auf 20,6 (im Vorjahr: 22,6). Wesentlicher Schwerpunkt im Themenfeld Unfallverhütung und Vermeidung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren war vor allem im Segment Ground Handling zu sehen. Aufgrund der schnellen Verkehrsaufholung nach der Coronavirus-Pandemie sind auch die Unfallzahlen wieder deutlich in den Fokus gerückt. Im Rahmen der Recruitingmaßnahmen vor allem im Bereich Ground Handling war die Integration der Arbeitsschutzmaßnahmen in die Ausbildung ein wesentlicher Baustein. Des Weiteren ist es besonders wichtig, dass beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei der Instandhaltung, beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich Arbeitssicherheitsstandards gewährleistet werden. 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.

Den gestiegenen Anforderungen, die sich aus der mittlerweile etablierten hybriden Arbeitsform ergeben, wurde mit zahlreichen **digitalen Gesundheitsangeboten** Rechnung getragen. Die Abteilung Prävention und Gesundheitsmanagement hat die Gesundheitsmaßnahmen strukturiert und auf die Bedarfe fokussiert. So wurden die bereits seit 2022 für interessierte Beschäftigte der Fraport AG vorhandenen Lizenzen für eine Gesundheits-App weiterhin zur Verfügung gestellt. Quartalsweise verfasste Newsletter begleiteten saisonale Gesundheitsthemen digital. Zudem wurde im Oktober 2023 eine Woche der mentalen Gesundheit „Mental Health Week“ gewidmet. Darüber hinaus wurden viele Angebote wie Screenings, Reiseimpfberatungen oder ein Gesundheitsmarkt mit Aktionsständen, Vorträgen und Check-ups auch vor Ort am Standort Frankfurt durchgeführt.

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. Am Flughafen Lima wurden zu den umfangreichen Arbeitssicherheitsschulungen unangekündigte Kontrollen regelmäßig durchgeführt, um die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen.

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 der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Alle Aktivitäten sind in einer 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 GmbH, das Berufsbildungswerk Südhessen in Karben sowie die Fachstelle „Pilot“ des Evangelischen Kirchenkreises Hanau.

An vielen Standorten der internationalen **Konzern-Gesellschaften** profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von den Konzern-Gesellschaften eigenverantwortlich umgesetzt werden. Dabei stehen insbesondere lokale Projekte, beispielsweise in den Bereichen Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Zudem wurden Erdbebenopfer in der Türkei und Syrien finanziell unterstützt.

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 festgelegten Wert einer LOG-Lärmfläche unter einem prognostizierten Wert von 22.193 ha zu halten.

An den Konzern-Standorten gelten nationale und lokale Regelungen zum Lärmschutz, Verstöße gegen diese im Berichtsjahr sind nicht bekannt. Die Konzern-Flughäfen haben entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und Monitoringsysteme 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 Unternehmenswebsite eingereicht werden. Am Konzern-Flughafen in Lima ist ein Ausschuss zur Fluglärmbekämpfung eingerichtet, an dem Fluggesellschaften sowie nationale und lokale Regierungsstellen beteiligt sind.

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

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

Das **Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“** zeigt aktuell gemessene Lärmwerte an den stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG und kennzeichnet erkannte Fluggeräusche der letzten drei Monate. Außerdem zeigt es die An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt sowie deren Auswirkungen auf den Lärmpegel in Echtzeit an. Mit dem Online-Informationssystem zum Fluglärmgeschehen „**FRA.Map**“ können Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen zu ihrem jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Zudem zeigt das System die Schutzzonen des Lärmschutzbereich 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 Start- beziehungsweise Landeverfahren**. Zu diesen Maßnahmen gehört die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), die unter anderem einen steileren Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen in Frankfurt ermöglicht. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in Frankfurt in 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 2023 gilt, wurden die lärmabhängigen Flughafenentgelte weiter erhöht. Der Einsatz von modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch den sogenannten Noise Rating Index (NRI) belohnt. Dadurch setzt Fraport weitere ökonomische Anreize für Fluggesellschaften, in Frankfurt mit einem leiseren Flugzeug zu starten oder zu landen.

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

Gesamtflächen innerhalb der verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Für die Nachtzeit gilt ein Bewegungskontingent: Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen pro Durchschnittsnacht des Kalenderjahres nicht mehr als 133 Flugbewegungen geplant werden. Werden die Grenzwerte überschritten, sollen die Fraport AG und die Fluggesellschaften prüfen, wie sie den Lärmpegel reduzieren können, zum Beispiel durch den Einsatz von leiseren Flugzeugen. Aus den Berechnungen für den Monitoringbericht 2023 für das Jahr 2022 geht hervor, dass die Lärmobergrenze im Jahr 2022 eingehalten worden ist. Hier werden stets die Werte des Vorjahres überprüft.

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, 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. Die Frist für die Einreichung von Rechnungen ist am 12. Oktober 2022 abgelaufen, die fristgerecht eingegangenen Rechnungen sind weitgehend bis auf wenige Ausnahmen durch das Regierungspräsidium Darmstadt beschieden und die Mittel durch Fraport ausgezahlt.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 0,7 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

Leistungsindikator – Einhaltung der festgelegten Lärmobergrenze (die durch einen Leq 55 dB(A) pro 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. Der Ausbau sowohl 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). 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 und Umwelterklärung unter www.fraport.com/umweltmanagement).

Klimaschutz

Ziel – Um die Umweltauswirkungen zu messen, hat der Vorstand die Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen als wichtigste Kennzahl bestimmt. Diese soll konzernweit bis 2030 auf jährlich 95.000 t reduziert werden; bis 2045 soll Fraport CO₂-frei sein (siehe auch Kapitel „Steuerungssystem“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Die Abteilung „Strategie und Nachhaltigkeit“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO₂-Emissionen der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Der Vorstand wird halbjährlich über die Entwicklung der Fraport AG sowie die Konzern-Emissionen im Rahmen der Halbjahresberichterstattung informiert. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der Scope 1 und 2 CO₂-Emissionen für die Fraport AG auf Objektebene jährlich berichtet.

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern mit dem **CO₂- und Energieverbrauchs-Controlling** ein eigenes Instrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zeitnah Aussagen zu den aktuellen CO₂-Emissionen der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO₂-Zielen frühzeitig zu erkennen. Als

Datenbasis dient der monatliche Energieverbrauch von Gebäuden, Anlagen und Equipment. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

Der Energiezirkel, der bislang das Monitoring der laufenden langfristigen Energieeinsparmaßnahmen, sowie eine stetige Prüfung auf weitere mögliche Maßnahmen verantwortete, wurde 2023 durch das **Dekarbonisierungsboard** abgelöst. Dieses Board überwacht die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung, prüft kontinuierlich die bereits laufenden sowie die geplanten Maßnahmen zur Einsparung der CO₂-Emission und berichtet die Ergebnisse halbjährlich an den Vorstand. Fraport wechselt nach und nach bei Fahrzeugen auf dem Vorfeld zu **emissionsfreien Alternativen**. Zusätzlich wurden im Jahr 2023 94 elektrisch betriebene Fahrzeuge und Hilfsgeräte angeschafft. Komplementär dazu beginnt Fraport mit dem Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur auf dem Flughafenvorfeld, die für alle dort aktiven Akteure nutzbar sein wird. Dabei profitiert Fraport von einer Förderung durch das Land Hessen. 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 2023 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 Berichtsjahr der Bau einer weiteren Zaunanlage genehmigt. Dabei handelt es sich um so genannte Anlagen, die nicht schräg, sondern senkrecht angeordnet sind und damit trotz geringen Flächenverbrauchs 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. Je nach Genehmigungslage kann sich die Photovoltaikanlage in der finalen Ausbaustufe auf einer Länge von 2.800 Metern parallel zur Startbahn erstrecken und eine Photovoltaikleistung von bis zu 18 Megawatt erbringen.

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. Im Jahr 2023 wurde der Masterplan zur Dekarbonisierung auch von den vollkonsolidierten internationalen Konzern-Flughäfen verabschiedet und mit entsprechenden Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen hinterlegt.

Ein Beleg für das CO₂-Management von Fraport ist die Teilnahme an der **Airport Carbon Accreditation** des ACI (Airports Council International). Sie hat sich zum weltweiten Standard für CO₂-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert den Nachweis sowohl eines CO₂-Reduktionsziels und CO₂-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft sind. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. 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 CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen.

Leistungsindikator – CO₂-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 klimarelevant“ – das heißt vollkonsolidierte Tochtergesellschaften mit einem wesentlichen Energieverbrauch – eingestuft werden, haben sich die Einführung und Umsetzung eines solchen Umweltmanagementsystems nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder der europäischen EMAS-Verordnung zum Ziel gesetzt. Das „Eco Management and Audit Scheme“ (EMAS) ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das Unternehmen freiwillig umsetzen können. Die Prüfung erfolgt durch staatlich überwachte Umweltgutachter. EMAS gilt als das weltweit anspruchsvollste Umweltmanagementsystem. Die Fraport AG ist seit über 20 Jahren EMAS-validiert.

Konzepte, Maßnahmen & Ergebnisse – Aufgabe der **Umweltmanagementsysteme** ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der 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 78,4 % 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 2023 bestanden für **ökologische Ausgleichsmaßnahmen** im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 12,4 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

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 Vergämung 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, klimarelevanten 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.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile von grenzwertgeregelten Luftschadstoffen. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO₂) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, 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.

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 die Gemeinnützige Umwelthaus GmbH (Umwelt- und Nachbarschaftshaus - UNH) in Kelsterbach, um die sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) zu erforschen. UFP sind feste oder flüssige luftgetragene Teilchen mit einem Durchmesser kleiner 100 nm. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Luftschadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Aufgrund ihrer geringen Größe werden UFP als potentiell gesundheitlich gefährdend eingestuft, allerdings existiert keine verlässliche Datenbasis, um eine Dosis-Wirkungs-Beziehung zu bestimmen.

Die Messungen des HLNUG haben in den vergangenen Jahren gezeigt, dass der Flughafen Frankfurt einen erheblichen Anteil zur UFP-Belastung beiträgt. An allen UFP-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. Im Januar 2023 haben Wissenschaftler der Goethe-Universität Frankfurt am Main in Zusammenarbeit mit dem HLNUG neue Erkenntnisse publiziert. In dieser Studie erfolgte eine Analyse der chemischen Zusammensetzung der gemessenen UFP in Frankfurt-Schwanheim. Die Untersuchungen zeigten, dass die UFP zu einem Teil aus synthetischen Turbinenschmierölen bestehen und sich somit die Bildung ultrafeiner Partikel an Triebwerken nicht allein auf die Verbrennung von Kerosin beschränkt.

Des Weiteren veröffentlichte das HLNUG im August 2023 einen Kurzbericht zu den nach zweieinhalb Jahren abgeschlossenen Messungen in der direkt westlich des Flughafens gelegenen Gemeinde Flörsheim. Wie bereits aus den vorherigen UFP-Berichten bekannt, zeigt auch die gemessene Partikelanzahlkonzentration am Standort Flörsheim eine deutliche Abhängigkeit von der Windrichtung. Weht der Wind zu Zeiten des Flugbetriebs aus Richtung des Flughafengeländes, steigt die Partikelanzahlkonzentration deutlich an. Darüber hinaus zeigen die neuesten Auswertungen des HLNUG, dass auch nachts außerhalb der Betriebszeiten des Flughafens (zwischen 0 und 5 Uhr) sich eine erhöhte Partikelanzahlkonzentration bei Wind aus östlicher Richtung ergab, die auf weitere UFP-Quellen außer dem Flugbetrieb in dieser Richtung hindeutet. Ebenfalls zeigten die Analysen, dass kurzzeitige Spitzen in der Partikelanzahlkonzentration sowohl zu Zeiten mit Überflügen über Flörsheim als auch zu Zeiten außerhalb des Flugbetriebs und während der Schließung der Landebahn Nordwest (vom 16. Dezember 2020 bis 31. Mai 2021) auftraten. Somit lässt sich kein eindeutiger kausaler Zusammenhang zwischen den einzelnen direkten Überflügen über Flörsheim im Anflug auf die Landebahn Nordwest und den Konzentrationsspitzen ableiten.

Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das Forum Flughafen und Region (FFR) auf Bitten der hessischen Landesregierung das Thema in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen und wird eine umfassende Ultrafeinstaubstudie durchführen. Es wurde beim UNH ein **Arbeitskreis „UFP“** eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Aufgrund der Komplexität des Themas sowie aufbauend auf den Messergebnissen des HLNUG und den Erkenntnissen einer vorangegangenen Expertenanhörung im August 2019 hat sich das FFR entschlossen die Studie zur Beurteilung der Belastung der Rhein Main Region mit UFP und deren gesundheitlichen Auswirkungen in zwei Hauptteile zu vergeben: eine Belastungsstudie und eine Wirkungsstudie. Auftraggeber der Studien ist das UNH, welches als Geschäftsstelle des FFR fungiert. Im April 2023 startete die vom UNH beauftragte UFP-Belastungsstudie „SOURCE FFR (Study On Ultrafine particles Frankfurt airport Region) – measurement & modelling“. Die Belastungsstudie wird von einem Konsortium unter der Federführung des Leibniz-Instituts für Troposphärenforschung (TROPOS) durchgeführt. Die Fraport AG unterstützt das Studienvorhaben bei der Durchführung der Messungen auf dem Flughafengelände und stellt eine Vielzahl an Betriebs- und Aktivitätsdaten für die Emissionsmodellierung der flughafenbezogenen Quellen zur Verfügung.

Mit dem Abschluss der Belastungsstudie ist im Jahr 2026 zu rechnen. Ihre Ergebnisse sollen die Basis für die später geplante Wirkungsstudie zu möglichen gesundheitlichen Effekten von UFP bilden. Parallel zur Belastungsstudie wird ein Studiendesign zur Entwicklung einer Wirkungsstudie erarbeitet. 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.ultrafeinstaub-studie.de/> eingesehen werden.

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 1 %. 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 rund 570 Fahrzeuge (im Vorjahr: 540) der Fraport-Fahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten am Flughafen Frankfurt über einen elektrischen Antrieb. Das entspricht einem Anteil von etwa 27 % (im Vorjahr: circa 27 %). Bis 2026 werden weitere 600 Pkw, Kleintransporter, Busse und spezifische Abfertigungsfahrzeuge mit E-Antrieb in Betrieb genommen.

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.

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 – Klimaschutz (CCM), Anpassung an den Klimawandel (CCA), Wasser (WTR), Kreislaufwirtschaft (CE), Umweltverschmutzung (PPC) und Biologische Vielfalt (BIO) – 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 2023 dargestellt, die mit den sechs Umweltzielen der Europäischen Kommission in Verbindung stehen und gemäß Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sowie Artikel 10 (2) des delegierten Rechtsakts taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform sind. Bei Fraport tragen die taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zu den Umweltzielen **Klimaschutz** und **Wandel zu einer Kreislaufwirtschaft** bei.

Definitionen

Eine **taxonomiefähige** Wirtschaftsaktivität gilt als solche, wenn sie in den delegierten Rechtsakten zu den sechs Umweltzielen beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit eines oder alle 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). Dieser wurde durch den Nettoumsatz geteilt (Nenner; der Nenner entspricht den Konzern-Umsatzerlösen, die auch dem Konzern-Anhang Tz. 5 zu entnehmen sind).

Fraport hat Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten im Bereich der Vermietung von Gebäuden verbunden sind. Dies betrifft die Aktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung von Gebäuden spiegeln sich hauptsächlich in den Umsätzen der Segmente Retail & Real Estate sowie International Activities & Services wider. Darüber hinaus erzielt Fraport taxonomiefähige Umsatzerlöse durch die Bereitstellung des Passagier-Transport-Systems. Dies fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Die Kosten dafür werden innerhalb der Flughafenentgelte des Segments Aviation an Fluggesellschaften weiterverrechnet. Zur Ermittlung des taxonomiefähigen Anteils wurde ausgehend von der Kostenbasis ein Verteilschlüssel angewandt, um eine sachgerechte Verrechnung zu den Entgelten zu gewährleisten. Die Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ ist im Jahr 2023 durch die EU-Kommission in die Verordnung neu eingeführt worden. Fraport erzielt hier taxonomiefähige Umsatzerlöse, sowohl am Standort Frankfurt als auch an ausländischen Flughäfen.

Umsatzerlöse im Zusammenhang mit der Vermietung von Gebäuden sind bei den griechischen Konzern-Flughäfen bei Fraport Greece in acht Terminals taxonomiekonform. Diese erfüllen mit ihren Umweltzertifikaten für die relevanten Gebäude die technischen Bewertungskriterien. Die dort vermieteten Gebäude gehören im Sinne der Energieeffizienz zu den besten 15 % des nationalen griechischen Gebäudebestands und können daher als taxonomiekonform eingestuft werden.

Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse des Passagier-Transport-Systems sind auf 37,09 Mio € gestiegen, bedingt im Wesentlichen durch die gestiegene Passagiermenge (Vorjahr: 25,10 Mio €). Außerdem erfolgte der erstmalige Ausweis taxonomiekonformer Erlöse aus Vermietung bei Fraport Greece in Höhe von 58,15 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €).

Die im Folgenden beschriebenen taxonomiefähigen Umsatzerlöse enthalten keine taxonomiekonformen Anteile. Hinsichtlich der Vermietung von Gebäuden ist ein Anstieg der taxonomiefähigen Umsatzerlöse auf 650,08 Mio € zu verzeichnen (im Vorjahr: 605,40 Mio €). In dem Berichtsjahr neu hinzugekommen sind taxonomiefähige Erlöse aus der Wirtschaftsaktivität 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr in Höhe von 752,54 Mio €. Hier entfällt der wesentliche Anteil auf Frankfurt mit 656,62 Mio €, danach folgt Lima mit 59,39 Mio €.

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).

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) zuzüglich

- 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 sowie der Betrieb des Passagier-Transport-Systems ohne die entsprechende Schieneninfrastruktur beziehungsweise ohne die Stationen nicht ausgeübt werden kann, sieht Fraport die in diesem Zusammenhang stehenden Investitionsausgaben entsprechend als mit der Wirtschaftstätigkeit 6.3 verbunden an. Die Wirtschaftsaktivität „3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen“ ist 2023 durch die EU-Kommission in die Verordnung neu aufgenommen worden.

Insgesamt wurden im Fraport Konzern nachfolgende **taxonomiefähige** Wirtschaftsaktivitäten im Umweltziel **Klimaschutz** identifiziert:

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17 CO₂-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
- 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr

Für das Umweltziel **Wandel zu einer Kreislaufwirtschaft** wurde nachfolgende **taxonomiefähige** Wirtschaftsaktivität identifiziert:

- 3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen

Um eine Doppelzählung bei der Berechnung der Capex-Kennzahl zu vermeiden, wurden Wirtschaftsaktivitäten entweder dem Buchstaben a) oder c) zugeordnet.

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

- 4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17 CO₂-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

Alle taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Zugänge sind Investitionen in Infrastruktur und Terminal-Gebäuden zuzuordnen. Die taxonomiekonformen Zugänge bei dem Passagier-Transport-System sind im Vergleich zum Vorjahr auf 97,71 Mio € leicht gesunken (im Vorjahr: 103,10 Mio €). Ein weiterer taxonomiekonformer Zugang betrifft Wirtschaftsaktivität 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten mit 27,51 Mio € (im Vorjahr: 39,22 Mio €). Hierunter fallen etwa die Installation von Fassaden mit Sonnenregulierungsfunktion und der Technikzentralen im Terminal 3.

Die im Folgenden beschriebenen Zugänge enthalten keine taxonomiekonformen Anteile. Aus Lima stammt mit dem Bau des neuen Passagierterminals ein wesentlicher taxonomiefähiger Zugang zu Wirtschaftsaktivität 7.1 Neubau in Höhe von 396,31 Mio €. Insgesamt fallen hier 928,59 Mio € an (im Vorjahr: 623,14 Mio €). Der Bau des Terminals 3 in Frankfurt trägt mit einem Volumen von 491,70 Mio € dazu bei. Die neue Wirtschaftsaktivität 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr weist taxonomiefähige Zugänge in Höhe von 38,06 Mio € auf, ein großer Teil entfällt hier auf die Gepäckförderanlage im Terminal 3.

Die Zugänge der neuen Wirtschaftsaktivität 3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen betragen 14,97 Mio €. Die Wirtschaftsaktivität 7.2 steuert 35,33 Mio € zu dem taxonomiefähigen Capex bei.

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 beziehen. Ebenso fallen hierunter sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens durch das Unternehmen oder Dritte.

Damit unterscheidet sich die Definition für Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen zusammengefassten Lagebericht verwendet wird (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 2023 resultiert aus Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System sowie Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude. Die Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude werden anhand eines Schlüssels ermittelt, der unter Einbezug der Segment-Ergebnisse eine sachgerechte Verteilung gewährleisten soll. Wie auch bei den Umsatzerlösen kommt im Jahr 2023 die Wirtschaftsaktivität 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr neu hinzu, die Aufwendungen dazu betreffen insbesondere die Instandhaltung der Gepäckförderanlage. Hier wurde ein Schlüssel angewandt, der ausgehend von der Segmentverteilung eine sachgerechte Aufteilung der Instandhaltungsaufwendungen garantiert. Ebenfalls neu ist Wirtschaftsaktivität 3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen, Bestandteil hiervon ist die Wartung der Rollbahnen.

Taxonomiekonforme Betriebsausgaben sind, analog zu den Umsatzerlösen, die Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System. Ebenfalls konform sind am Standort Griechenland die Instandhaltungsaufwendungen für die Gebäude, die zu den oberen 15 % des nationalen Gebäudebestands hinsichtlich der Energieeffizienz gehören.

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen taxonomiefähigen Beträge enthalten keine taxonomiekonformen Anteile. Der taxonomiekonforme Opex besteht aus der Wirtschaftsaktivität 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr mit der Wartung des Passagier-Transport-Systems in Höhe von 9,15 Mio € (im Vorjahr 7,10 Mio €) und der Wirtschaftsaktivität 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden mit dem konformen Anteil bei Fraport Greece in Höhe von 5,95 Mio €.

Aus der neuen Wirtschaftsaktivität 3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen resultiert ein taxonomiefähiger Betrag in Höhe von 11,03 Mio €, hierunter fällt beispielsweise die Sanierung der Landebahn Nordwest am Standort Frankfurt. Darüber hinaus steuert die Wirtschaftsaktivität 6.20 Bodenabfertigungsdienste einen Gesamtbetrag von 9,67 Mio € bei. Die Aufwendungen werden dabei mithilfe eines Schlüssels wie oben beschrieben ermittelt. Die Wirtschaftsaktivität 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden beträgt 33,20 Mio € (im Vorjahr: 28,40 Mio €), der wesentliche Teil stammt hierbei von der Fraport AG mit einem Betrag von 19,97 Mio €.

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 am Standort Frankfurt 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 CO₂-Emissionen verursacht. Gleiches gilt auch für Investitionen in das Passagier-Transport-System im Zusammenhang mit dem Ausbau von Terminal 3.

- Unter die Wirtschaftsaktivität „6.17 CO₂-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, ordnet Fraport die Anlagen, die der Bodenstromversorgung dienen, zum Beispiel 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).
- Der **Betrieb der acht Terminal-Gebäude** der Fraport Greece fällt unter die Wirtschaftsaktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“. Der wesentliche Beitrag ist erfüllt, da die berücksichtigten Terminal-Gebäude in ihren Energieeffizienzklassen zu den oberen 15 % des nationalen Gebäudebestands in Griechenland zählen.

Für die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten 7.1 Neubau und 7.2 Renovierung bestehender Gebäude konnte der wesentliche Beitrag nicht nachgewiesen werden. Für die Wirtschaftsaktivitäten 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr und 3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen, die neu in der Verordnung ergänzt wurden, muss in diesem Jahr aufgrund einer Erleichterungsvorschrift nur die Taxonomiefähigkeit geprüft werden.

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. Darin wird ein Standort oder Portfolio hinsichtlich verschiedener Klimagefahren analysiert. In diesem Jahr sind die potenziell taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten auf die Fraport AG sowie Fraport Greece beschränkt, daher konzentriert sich die Beurteilung auf diese beiden Standorte. 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 die „Best Case“ und „Worst Case“-Szenarien abgedeckt werden 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. Für Fraport Greece liegt das Gesamtklimarisiko für die Standorte auf Stufe 3 bis 4 im hohen bis extremen Bereich.

In der aktuellen Fassung der EU-Taxonomie-Verordnung ist nicht festgelegt, wie oft die Analyse aktualisiert werden muss. Da in den Projektionsszenarien Zeiträume bis 2100 abgedeckt sind, wird keine jährliche Aktualisierung durchgeführt. Sollten außerordentliche Umstände oder wesentliche Neuerungen auftreten, wird eine Ad-hoc-Aktualisierung veranlasst. Unabhängig von der Aktualisierung des Assessment werden in jedem Jahresabschluss die Inhalte der Analyse überarbeitet, um sie beispielsweise, um neue konforme Wirtschaftsaktivitäten und Anpassungsmaßnahmen zu ergänzen.

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 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen) sowie 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden 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 den 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 Final Report on Minimum Safeguards der Platform on Sustainable Finance vom 11. Oktober 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 „Geschäftsmodellspezifische 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, deren 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

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter Umsatz	Umsatzanteil 2023	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)									
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	37,09	0,93	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	58,15	1,45	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Umsatz ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		95,24	2,38	2,38%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,00	0,00	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		37,09	0,93	0,93%					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)									
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	752,54	18,81	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	650,08	16,25	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.402,62	35,06	35,06%	0%	0%	0%	0%	0%
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		1.497,86	37,44	37,44%	0%	0%	0%	0%	0%
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		2.502,63	62,56						
GESAMT (A+B)		4.000,49	100,00						

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz 2022 (18)	Kategorie er-möglichte Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)				
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
	J	J	J	J	J	J	J	0,79		T
	J	J	J	J	J	J	J	0		
								0,79		
									E	
										T
								0,00		
								18,95		
								18,95		
								19,74		
								80,26		
								100,00		

Meldebogen Investitionsausgaben (Capex)

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Investitionsausgaben	Anteil Investitionsausgaben 2023	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)									
Stromerzeugung mittels Photovoltaiktechnologie	CCM 4.1 CCA 4.1	0,87	0,06	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3 CCA 6.3	97,71	6,51	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	1,67	0,11	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4 CCA 7.4	0,37	0,02	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5 CCA 7.5	27,51	1,83	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Capex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		128,13	8,53	8,53%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Davon ermöglichende Tätigkeiten		29,55	1,96	1,96%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Davon Übergangstätigkeiten		97,71	6,51	6,51%					
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)									
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	14,97	1,00	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	38,06	2,53	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Neubau	CCM 7.1	928,59	61,84	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2	35,33	2,35	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	0,45	0,03	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	1,26	0,08	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.018,66	67,83	66,83%	0,00%	0,00%	0,00%	1,00%	0,00%
A. Capex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		1.146,79	76,36	75,36%	0,00%	0,00%	0,00%	1,00%	0,00%
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		354,91	23,64						
GESAMT (A+B)		1.501,70	100,00						

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Capex 2022 (18)	Kategorie er-möglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)				
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N		E	T
	J	J	J	J	J	J	J	0,01		
	J	J	J	J	J	J	J	8,90		T
	J	J	J	J	J	J	J	0,02	E	
	J	J	J	J	J	J	J	0,03	E	
	J	J	J	J	J	J	J	3,38	E	
								12,34		
									E	
										T
								0,00		
								53,78		
								3,55		
								0,01		
								0,03		
								57,37		
								69,71		
								30,29		
								100,00		

Meldebogen Betriebsausgaben (Opex)

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Betriebsausgaben	Anteil Betriebsausgaben 2023	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3 CCA 6.3	9,15	5,13	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
CO ₂ -arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	0,33	0,19	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7 CCA 7.7	5,95	3,34	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Opex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		15,43	8,66	8,66%	0%	0%	0%	0%	0%	
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,33	0,19	0,19%	0%	0%	0%	0%	0%	
Davon Übergangstätigkeiten		9,15	5,13	5,13%						
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	11,03	6,19	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	9,67	5,43	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2	8,22	4,61	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	0,03	0,02	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0,59	0,33	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	33,20	18,63	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		62,74	35,21	29,02%	0%	0%	0%	6,19%	0%	
A. Opex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		78,17	43,87	37,68%	0%	0%	0%	6,19%	0%	
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN										
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		100,02	56,13							
GESAMT (A + B)		178,19	100,00							

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Opex 2022 ¹⁾	Kategorie er-möglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				
	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	%		
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N		E	T
	J	J	J	J	J	J	J	5,10		T
	J	J	J	J	J	J	J		E	
	J	J	J	J	J	J	J	5,10		
									E	
										T
								20,46		
								20,46		
								25,56		
								74,44		
								100,00		

¹⁾ Der Nenner des Vorjahres wurde angepasst, da in der Berechnungsmethodik ein weiteres Konto hinzugekommen ist. Die Anteile des Vorjahres sind daher gesunken.

Umsatzanteil/Gesamtumsatz

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	2,38%	37,44%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0,00%	0,00%
Wasser (WTR)	0,00%	0,00%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0,00%	0,00%
Umweltverschmutzung (PPC)	0,00%	0,00%
Biologische Vielfalt (BIO)	0,00%	0,00%

Anteil Investitionsausgaben/Gesamtinvestitionsausgaben

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	8,53%	75,36%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0,00%	72,72%
Wasser (WTR)	0,00%	0,00%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0,00%	65,19%
Umweltverschmutzung (PPC)	0,00%	0,00%
Biologische Vielfalt (BIO)	0,00%	0,00%

Anteil Betriebsausgaben/Gesamtbetriebsausgaben

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	8,66%	37,68%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0,00%	32,06%
Wasser (WTR)	0,00%	0,00%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0,00%	10,80%
Umweltverschmutzung (PPC)	0,00%	0,00%
Biologische Vielfalt (BIO)	0,00%	0,00%

Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG

Der Lagebericht der Fraport AG und der Konzern-Lagebericht sind zusammengefasst. Die bedeutsamsten finanziellen zur Steuerung der Fraport AG herangezogenen Leistungsindikatoren sowie weitere bedeutsame finanzielle und nichtfinanzielle Kennzahlen, sind im Abschnitt „Steuerungssystem“ beschrieben. Die Entwicklung der nichtfinanziellen Kennzahlen ist in den Abschnitten „Steuerungssystem“, „Beschäftigte“, Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ sowie „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ abgebildet.

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 das Anlagevermögen und die Rückstellungen betreffen.

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 536,9 Mio € auf 2.313,1 Mio €. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus verkehrsmengen- und preisbedingt höheren Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (+196,0 Mio €) sowie gestiegenen Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+76,4 Mio €) und Bodenverkehrsdienstleistungen (+57,6 Mio €). Auch die Retail- und Parkierungserlöse erhöhten sich verkehrsmengenbedingt um 51,8 Mio €. Mit der Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt zu Beginn des Geschäftsjahres wurden im Berichtszeitraum erstmalig Erlöse aus Luftsicherheitsgebühren in Höhe von 220,8 Mio € erzielt. Mit Übernahme der Steuerung der Luftsicherheitskontrollen erfolgt die operative Durchführung dieser nicht mehr durch die Fraport AG, sondern durch von der Fraport AG beauftragte Sicherheitsfirmen. Aufgrund dessen sind die bis dahin erzielten Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen entfallen (im Vorjahr: 69,4 Mio €).

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

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind mit 57,2 Mio € gegenüber dem Vorjahr (58,7 Mio €) nahezu unverändert. Im laufenden Geschäftsjahr beinhalten diese insbesondere Erträge aus der Währungsumrechnung (35,8 Mio €). Im Vorjahr betrafen diese insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (33,5 Mio €).

Die **Gesamtleistung** stieg um 543,9 Mio € auf 2.407,6 Mio € (+29,2 %).

Der **Personalaufwand** stieg im Geschäftsjahr 2023 um 16,2 Mio € auf 589,5 Mio €. Die Erhöhung resultierte vor allem aus dem Tarifabschluss des laufenden Geschäftsjahres. Gegenläufig wirkte sich die gegenüber dem Vorjahr geringere Mitarbeiterzahl aus.

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) stieg um 268,7 Mio € auf 1.168,7 Mio €. Der Anstieg ist insbesondere auf gestiegene Aufwendungen für bezogene Fremdleistungen, primär im Zusammenhang mit der Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen (+188,3 Mio €), zurückzuführen. Darüber hinaus erhöhten sich die bezogenen Fremdleistungen im Geschäftsjahr vor allem verkehrs- und preisbedingt um 83,9 Mio €.

Das **EBITDA** der Fraport AG lag im Geschäftsjahr mit 649,4 Mio € um 259,0 Mio € über dem Wert des Vorjahreszeitraums. Nach Abschreibungen in Höhe von 333,4 Mio € betrug das **EBIT** 316,0 Mio € (im Vorjahr: 82,0 Mio €).

Das **Finanzergebnis** belief sich auf 92,4 Mio € (im Vorjahr: -165,6 Mio €). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Höhe von +258,0 Mio € ist insbesondere auf die im Vorjahr vorgenommene 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 zurückzuführen. Des Weiteren wurden im laufenden Geschäftsjahr um 110,4 Mio € höhere Erträge aus Beteiligungen erzielt.

Das **EBT** lag bei 408,4 Mio € (im Vorjahr: -83,6 Mio €). Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich auf 79,3 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €). Somit ergab sich ein Jahresüberschuss von 329,1 Mio € (im Vorjahr: Jahresfehlbetrag von 88,4 Mio €).

Nach Einstellung von 164,5 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen verbleibt ein Bilanzgewinn von 164,6 Mio €, Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung 2024 vor, den Bilanzgewinn in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Aktiva

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Anlagevermögen	11.280,6	10.754,1
Umlaufvermögen	2.400,7	2.090,9
Rechnungsabgrenzungsposten	44,3	38,9
Aktive latente Steuern	303,1	341,9
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	4,6	0,0
Gesamt	14.033,3	13.225,8

Passiva

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapital	3.205,1	2.876,0
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	7,4	7,8
Rückstellungen	486,6	507,7
Verbindlichkeiten	10.280,9	9.786,2
Rechnungsabgrenzungsposten	31,9	33,8
Passive latente Steuern	21,4	14,3
Gesamt	14.033,3	13.225,8

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2023 bei 14.033,3 Mio € und damit um 807,5 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+6,1 %).

Das **Anlagevermögen** stieg um 526,6 Mio € auf 11.280,6 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Sachanlagen um 586,4 Mio € – insbesondere im Zusammenhang mit Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd am Standort Frankfurt – zurückzuführen.

Das **Umlaufvermögen** lag mit 2.400,7 Mio €, vor allem aufgrund der Aufstockung des Bestandes von kurzfristigen Wertpapieren (+243,9 Mio €), um 309,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres.

Das **Eigenkapital** zum 31. Dezember 2023 belief sich auf 3.205,1 Mio € und stieg aufgrund des Jahresüberschusses des laufenden Geschäftsjahres um 329,1 Mio €.

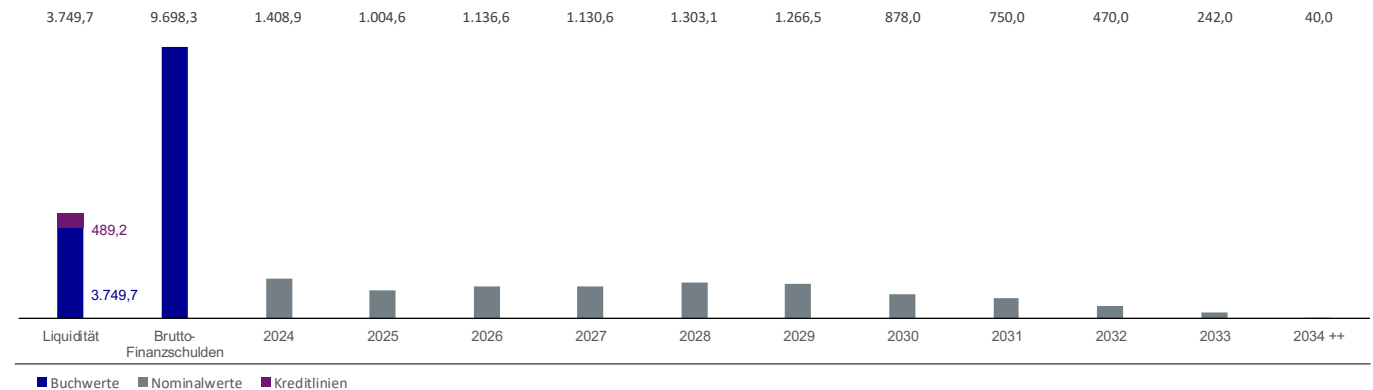
Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 494,7 Mio € auf 10.280,9 Mio €, hauptsächlich aufgrund der im Geschäftsjahr vorgenommenen Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung.

Die **Liquidität** zum 31. Dezember 2023 lag mit 3.285,6 Mio € über dem Vorjahreswert von 2.980,9 Mio €. Die **Brutto-Finanzschulden** stiegen im Berichtsjahr auf 9.711,3 Mio € (im Vorjahr: 9.114,7 Mio €). Daraus resultierten um 291,9 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 6.425,7 Mio € (im Vorjahr: 6.133,8 Mio €).

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2023 folgende Tilgungsstruktur aus:

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2023

in Mio €



Zum Bilanzstichtag 2023 zeigte sich ein Finanzierungsmix, bestehend aus 52,7 % bilateralen Krediten, 25,5 % Schuldscheindarlehen sowie 21,8 % Anleihen. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG erhöhte sich auf knapp 7 %, der fixe Anteil lag bei rund 93 %.

Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelbestand am 1. Januar	328,6	1.050,6	-722,0	-68,7
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	502,8	471,2	31,6	+6,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-886,0	-756,2	-129,8	-17,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.092,8	-1.634,6	541,8	+33,1
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	382,0	441,4	-59,4	-13,5
Finanzmittelbestand am 31. Dezember	120,6	328,6	-208,0	-63,3

Im Geschäftsjahr wurde ein **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** in Höhe von 502,8 Mio € (2022: 471,2 Mio €) erzielt. Die Steigerung resultierte insbesondere aus der verkehrsmengenbedingten Verbesserung des betrieblichen Ergebnisses.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen** lag mit 886,0 Mio € aufgrund gestiegener Mittelabflüsse für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen über dem Vorjahresniveau (756,2 Mio €).

Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** auf 1.092,8 Mio € (2022: 1.634,6 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** verringerte sich im Vorjahresvergleich um 59,4 Mio € auf 382,0 Mio €.

Der **Finanzmittelbestand** belief sich somit zum Ende des Geschäftsjahres 2023 auf 120,6 Mio €.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ende Januar 2024 einigte sich Fraport Greece mit dem griechischen Staat auf eine Kompensation von negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie für das zweite Halbjahr des Geschäftsjahres 2021. Die Einigung wird das Konzern-EBITDA 2024 in Höhe von rund 28 Mio € positiv beeinflussen.

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

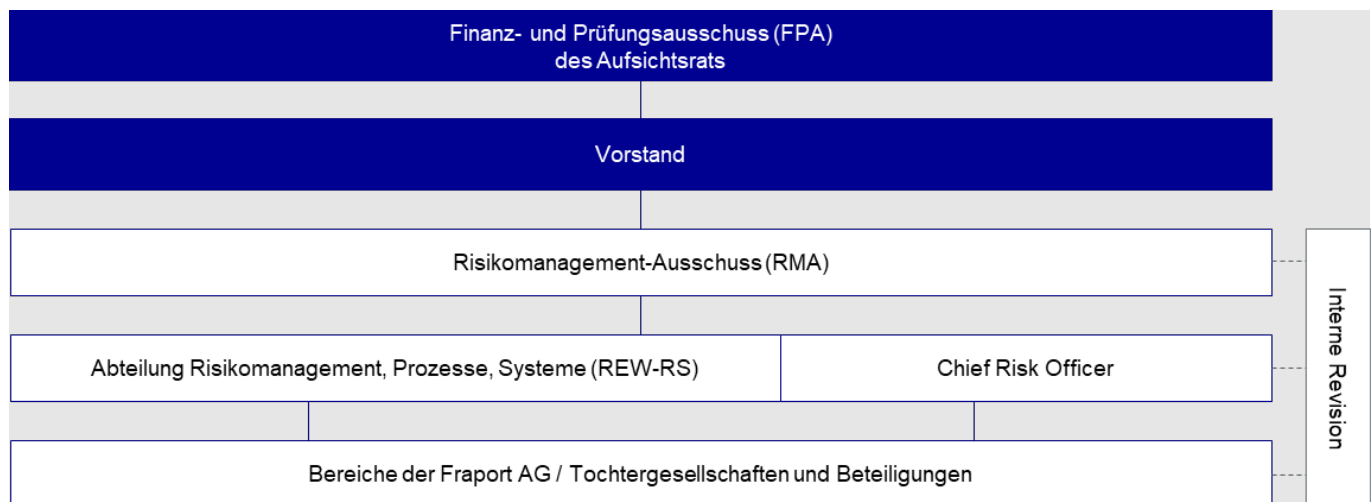
Risiko- und Chancenbericht

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. Zudem verantwortet die Abteilung Risikomanagement, Prozesse, Systeme die Durchführung der Risikoanalyse gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz.

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 Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Deloitte) 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.

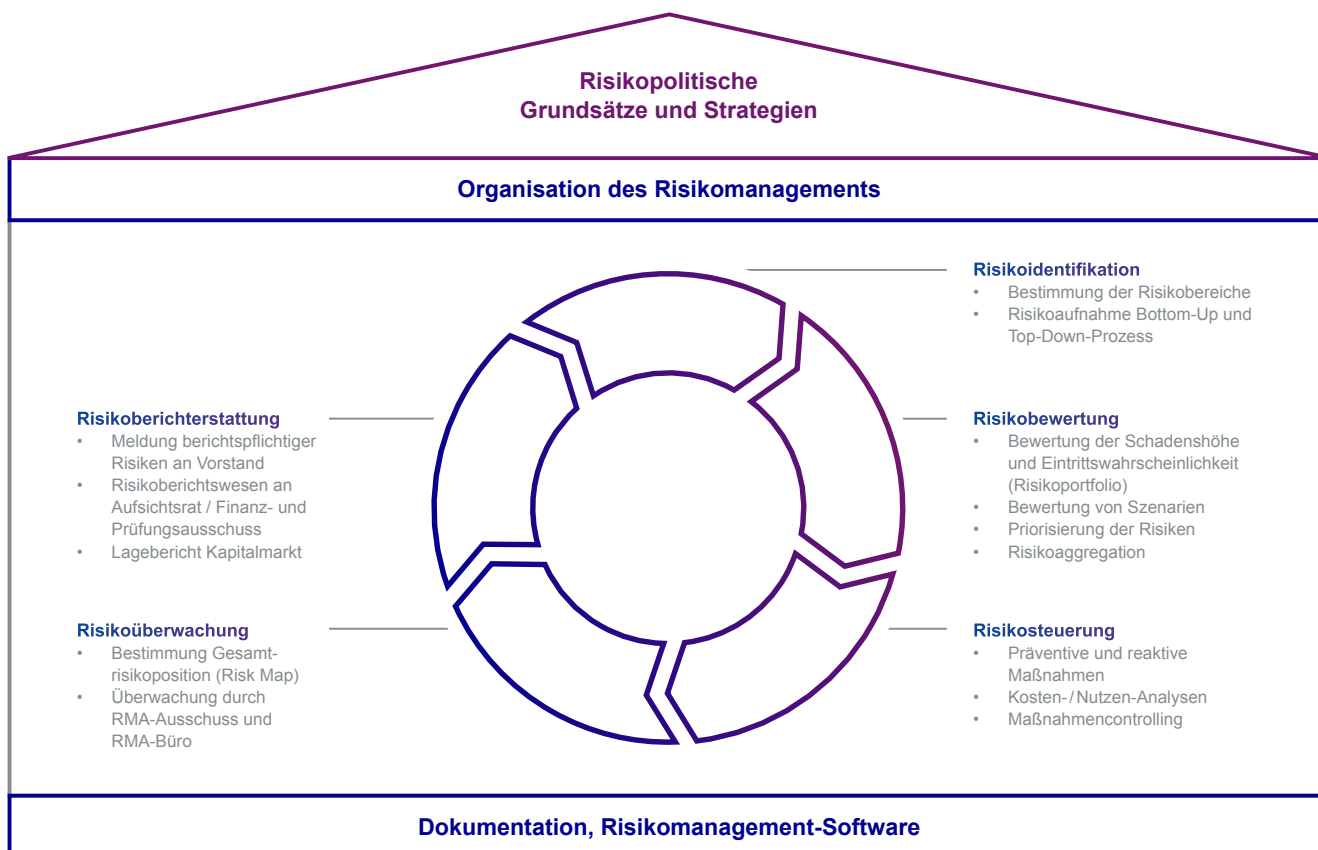
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss (FPA) des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

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 erfasst lediglich Risiken.

Risikomanagement Prozess

Risikomanagement-Prozess



Risikoidentifikation

Unter Risiko versteht Fraport künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen sowie nachhaltigkeitsbezogenen Ziele negativ beeinflussen können. Nichtfinanzielle Risiken können die ökologische, nachhaltige und soziale Zielerreichung der Fraport negativ beeinflussen. Ferner sind menschenrechtliche sowie umweltbezogene Risiken nach dem Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)) definiert als potenzielle Ereignisse, die gegen die in der Fraport Grundsatzerklärung aufgeführten Sorgfaltspflichten im eigenen Geschäftsbetrieb oder bei unmittelbaren Lieferanten verstoßen. 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 Risikoermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten und Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindekatoren 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.

Zur Umsetzung der Vorgaben nach dem LkSG wird eine Risikoanalyse zur Identifikation von menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken im eigenen Geschäftsbereich und bei unmittelbaren Lieferanten einmal im Jahr sowie anlassbezogen durchgeführt, falls mit einer wesentlich veränderten oder wesentlich erweiterten Risikolage in der Lieferkette gerechnet werden muss.

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 zusätzlich 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. Dabei werden die Anforderungen des § 1 des Gesetzes über den Stabilisierungs- und Restrukturierungsrahmen für Unternehmen (StaRUG) berücksichtigt.

Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Darüber hinaus müssen allgemeine Strategien zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeitet werden. Zu diesen Strategien zählen Risikovermeidung, Risikoverringerung mit dem Ziel, die (finanzielle) Auswirkung beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren, Risikotransfer auf einen Dritten, zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen, oder die Risikoakzeptanz. Die Entscheidung über die Umsetzung der entsprechenden Strategie und/oder Maßnahmenpläne berücksichtigt auch die Kosten in Verbindung mit der Effektivität möglicher risikomindernder Maßnahmen. Die Abteilung REW-RS arbeitet dabei eng mit den Risikoverantwortlichen zusammen, um den Fortschritt risikomindernder Maßnahmen zu überwachen und deren Wirksamkeit aus 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 sowie 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, 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 zum Bewertungsstichtag 31.12.2023 haben könnten. Als Bewertungsgrundlage dient generell jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monatszeitraum ab dem Bewertungsstichtag. Ferner werden mögliche infrastrukturelle Risiken entsprechend ihren längerfristigen Auswirkungen betrachtet und bewertet. 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 Risikobewertung erfolgt ausschließlich für die Bewertung von Risiken ohne Berücksichtigung eventueller Chancen. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen findet nicht statt.

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"> Die globale wirtschaftliche Entwicklung kann sich insgesamt stärker als erwartet abkühlen und sich negativ auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage auswirken. Weiterhin hohe Inflationsraten können das verfügbare Einkommen privater Haushalte mindern. Die verminderte Kaufkraft sowie Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der Teuerungsraten können sich negativ auf Flugbuchungen auswirken. Anhaltend hohe Zinsen 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 Verkehrsentwicklung. Infolge von langanhaltend hohen Energiepreisen kann die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie leiden und der Luftverkehrsstandort Deutschland geschwächt werden. Im Welthandel kann der Trend zu mehr nationalem Protektionismus die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen. Wachstumsbremsend auswirken kann sich zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen und ein entsprechendes Agieren der Mitgliedsländer. Bestehende und schwelende weltweite geopolitische Krisenherde können die wirtschaftliche Entwicklung belasten. Hier besteht insbesondere die Gefahr eines sich verschärfenden Konflikts zwischen China und Taiwan. 	<ul style="list-style-type: none"> Starke geografische Diversifikation und Fokus auf unterschiedliche Passagiergruppen der Konzern-Flughäfen, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren. Durch regional unterschiedliche Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken, restriktive politische Eingriffe und Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden. 	<p>Risiko-Bewertung: wesentlich</p> <p>Anstieg der Risikobewertung im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der zunehmenden Verschärfung geopolitischer Konflikte mit möglichen Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit im Fraport Konzern, je nach weiterer Entwicklung der Konflikte.</p>
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> Deutlicher Rückgang der Inflation und Erholung der Konjunktur führen zu höheren verfügbaren Einkommen und einer robusten Nachfrageerholung. Geschäftsreisen und Luftfracht können vom Wirtschafts- und insbesondere Exportaufschwung profitieren. Eine schnellere Beendigung der Kriege in der Ukraine und in Nahost, mit einer nachhaltigen geopolitischen Entspannung, kann die globale Wirtschaft beleben und die Luftverkehrsentwicklung stützen. Die rasche Finalisierung von Handelsabkommen mit Ländern mit hohem Luftfrachtpotential kann die Luftfrachtentwicklung in Frankfurt vorantreiben. Durch einen weiteren Ausbau des E-Commerce-Geschäftes kann der Luftfrachtstandort Frankfurt gestärkt werden. 		

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"> Kriege und geopolitische Krisen können unter anderem steigende Energiekosten und anhaltende Nachfrage- und Angebotsreduzierungen zur Folge haben. Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise können zu einer Erhöhung der Flugticket-Preise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb können steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben. Weitere Kostenerhöhungen bei Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren sowie der Luftverkehrssteuer verschärfen das Standortrisiko und führen zu Wettbewerbsnachteilen und entsprechenden wirtschaftlichen Einbußen. Das Angebot wird gekürzt oder erst gar nicht in Deutschland aufgebaut, ggfs. Abwanderung auf andere ausländische Drehkreuze. Die in anderen europäischen Ländern bereits geplanten bzw. eingesetzten Maßnahmen zur Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs können bei Realisierung in Deutschland die Verlagerung auf alternative Transportmittel (Bahn und Pkw) bedeuten und so die Nachfrage nach Flugreisen dämpfen. Passagiere, die keine alternativen Transportmittel nutzen können oder wollen, können zu ausländischen Flughäfen abwandern und gehen dem Flughafen Frankfurt in der Folge verloren. Breit geführte Debatten zum Klimaschutz können zu einer nachhaltigen Änderung des Reiseverhaltens und damit zu einer Reduzierung von Flugreisen führen. Strengere Reiserichtlinien und die Konsolidierung von Geschäftsreisen können ebenfalls zu einer Reduktion der Flugreisenachfrage führen. Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie 	<ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen Gezielte Vertriebsaktivitäten zur Steigerung von Luftfrachtnachfrage und -angebot Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben Attraktive Entgeltstrukturen Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn und Lufthansa für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt Dialog mit der Politik zu Folgen für den Luftverkehrsstandort Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Nachhaltigkeitsprogramm Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden 	<p>Risiko-Bewertung: wesentlich</p>

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 und die damit verbundene Revision der Emissionshandelsrichtlinie, sowie die verbindliche Vorgabe von SAF-Quoten belasten den europäischen Standort im internationalen Vergleich einseitig. Werden die Maßnahmen nicht wettbewerbsneutral gestaltet, drohen strukturelle Wettbewerbsnachteile für den deutschen und europäischen Luftverkehr.

- Stationierungsentscheidungen, geänderte Streckenführungen und Flottenentwicklungen sowie sich ändernde Kundenpräferenzen für Quell- und Zielmärkte für die Wahl von Fluggesellschaften und Flughäfen könnten sich zum Nachteil von Fraport auswirken.
- Lieferengpässe und Qualitätsmängel reduzieren die global verfügbare Flottenkapazität und können zu Angebotsreduzierungen führen.
- Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen Osten sowie am Istanbul-Airport bedeuten eine Angebotsausweitung die zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigeströme führen können.
- Die stärkere Nutzung digitaler Kommunikationsmedien im Zuge der Coronavirus-Pandemie kann zu einem stärker als erwarteten Rückgang in der Nachfrage nach Geschäftsreisen führen.
- Der demografische Wandel sowie die Umorientierung der Beschäftigten während der Pandemie führten zu einem erheblichen Arbeitskräftemangel im Luftverkehrssektor. Auch langfristig kann 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.
- Terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden können die Nachfrage nach einzelnen Reisezielen negativ beeinflussen.


Chancen

- Nach dem Überwinden der Coronavirus-Pandemie besteht bei den Verbrauchern nach wie vor ein hohes Bedürfnis nach touristischen Flugreisen. Auch im Geschäftsreiseverkehr könnte es zu einem stärker als erwarteten Aufholeffekt kommen.
- 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 Umsteigerverkehre am Frankfurter Flughafen profitieren können.
- Größere Reichweiten kleinerer Flugzeugtypen bieten die Chance für neue dezentrale Interkontinentalverbindungen ab Frankfurt.
- 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 Umsteigeverkehren 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. Damit kann Fraport stärker als erwartet am langfristigen Wachstum des Luftverkehrsmarkts partizipieren.
- Bei einer Liberalisierung von Luftverkehrsrechten können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen und bereits bestehende Märkte vergrößert werden.
- Eine internationale Angleichung bisher wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen kann den globalen Wettbewerb fairer gestalten und Abwanderungsrisiken eindämmen. Es besteht die Chance, dass Airlines aufgrund des bestehenden sehr guten Zubringerangebots, der Intermodalität und der Cargo-Nachfrage die Interkontinentalflotte in Frankfurt weiter ausbauen und damit den Passagier- und Cargo-Verkehr stärken.
- Digitalisierung und Innovationen eröffnen neue Chancen, Prozesse zu verbessern, die Effizienz zu steigern und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.


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, begrenzter Materialverfügbarkeit und hohen Kostensteigerungen kann in Teilen mit einer vorausschauenden Beschaffungsstrategie begegnet werden. Dennoch bestehen die nachfolgenden Risiken:

<p>Risiken Risiken könnten insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baupreissteigerungen • Lieferantenausfälle • Sinkende Neubauaktivitäten infolge des veränderten Zinsniveaus bei unverändert hohen Material- und Lohnkosten lassen das Risiko von Insolvenzen von Beteiligten in Bauprojekten am Standort steigen • Planungsverzögerungen • Externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik, alternativen Ingenieurmethoden im Rahmen von Baugenehmigungen oder sonstige Anforderungen • Fachkräftemangel und begrenzte Ressourcen führen zu schlechteren Verhandlungspositionen • Anforderungsänderungen aufgrund von geänderten Marktverhältnissen nach Ende der Coronavirus-Pandemie 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können • Aktive Marktbearbeitung und konsequentes Änderungsmanagement, um Kostensteigerungen zu begegnen 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
<p>Chancen Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Höherer Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt aufgrund abschwächender Nachfrage könnte Preisanstiege dämpfen • Der Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab 		

Entwässerung Parallelbahnsystem

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

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


<p>Risiken Eine negative Entwicklung der ausländischen Flughafenbetreiberprojekte könnte sich aus Folgendem ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die lokale Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur • Umweltrechtliche Auflagen und soziale Rahmenbedingungen • 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 • Wirtschaftliche Sanktionen als Maßnahme aufgrund politischer Konflikte mit finanziellen Auswirkungen auf Beteiligungen • Politische Instabilität in den jeweiligen Ländern der Konzessionen • Überschreitung von Baukostenbudgets für Flughafenausbauprogramme und / oder Nichteinhaltung von Fertigstellungsterminen unter den entsprechenden Konzessionsverträgen 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit mit erfahrenen lokalen Partnern • Non- oder Limited-Recourse Projektfinanzierung • Investitionsschutzversicherungen • Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
---	---	--

<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt Fraport darauf ab, seine Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und/oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen wird. 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
--


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 wie im Vorjahr zum Bilanzstichtag aber als „moderat“ bewertet.

Am Flughafen Antalya wurde für das Ausbauprojekt von Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. eine Zwischenfinanzierung bis März 2024 abgeschlossen. Die Gespräche für den Abschluss einer Anschlussfinanzierung sowie eine Erhöhung des Finanzierungsvolumens wurden von FTA 2 aufgenommen und befinden sich in einem fortgeschrittenen Stadium. Die Eintrittswahrscheinlichkeit, dass die Anschlussfinanzierung nicht in geplanter Höhe abgeschlossen werden kann, wird als gering eingestuft.

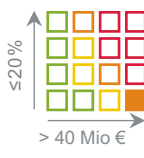
Personalrisiken und -chancen

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Personalfuktuation infolge attraktiveren Arbeitsmarkts und intern erhöhter Arbeitsbelastung • Erschwerte Rekrutierung aufgrund aktueller Bedingungen am Arbeitsmarkt • Ausbildungszeiten bei Rekrutierung geringer qualifizierter Arbeitnehmer und damit spätere Verfügbarkeit • Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reorganisation des Personalbereichs im Rahmen des strategischen Programms HRneo • Verbesserung der IT-Unterstützung der Personalprozesse • Neuausrichtung der Rekrutierungsprozesse und Qualifizierungsmaßnahmen • Temporäre Gewährung von Arbeitsmarktzulagen zur Personalgewinnung, Anreize durch übertarifliche Vergütungsregelungen. • Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität durch moderne Arbeitsformen 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: moderat</p> 
--	--	---


<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung durch Vergütungsregelungen und Arbeitszeitmodelle (z.B. mobile Arbeit)

<p>Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). In dieser werden die aktuellen Umlagen und Sanierungsgelder für die aktuellen Rentenzahlungen verwendet (Solidarmodell). Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Dadurch steigt das Risiko, dass die ZVK Ausgleichsbeträge von Fraport fordert, um die Deckungslücken auszugleichen.</p>	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit der ZVK über verschiedene Lösungsansätze • Für Beschäftigte der Bodenverkehrsdienste in der Fraport AG konnte im Kontext der Verhandlungen zum Branchentarifvertrag eine Vereinbarung mit der ZVK geschlossen werden. Kommt es zum Abschluss des Branchentarifvertrags, ist die Bestandsaustrocknung für dieses Personal abschließend geregelt. 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
--	--	--

Risiken außergewöhnlicher Störfälle

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsunterbrechungen durch außergewöhnliche lokale Ereignisse, wie Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Unfälle, Brände, Drohnenflüge, technische Störungen, Aktionen von Klimaaktivisten und sonstige kriminelle Handlungen oder Streiks • Beeinträchtigungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs bedingt durch Naturkatastrophen, (klimabedingte) Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Pandemien • Die Entstehung von Epidemien und Pandemien kann zu Reiseeinschränkungen, lokalen Beschränkungen des öffentlichen Lebens, Produktionseinschränkungen und Lieferkettenengpässen führen, die sich auch unmittelbar auf das Verkehrsgeschehen an den Konzern-Flughäfen auswirken. Risiken aus der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie haben keinen wesentlichen Einfluss mehr auf die Geschäftstätigkeit im Fraport Konzern gehabt, weswegen diese nicht mehr als separates Risiko berichtet werden. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau und Aufrechterhaltung eines lokalen zentralen Krisenstabes • Lokale Pläne zur Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe) • Safety Management System • Implementierungs- und Betriebsunterstützung von Drohnerdetektionstechnologien und Drohnenabwehr • Versicherung von Sachwerten und Betriebsunterbrechung • Verfolgung von Nachrichten und Einschätzung zum weltweiten Infektionsgeschehen. • Ggfs. enge Abstimmung mit Gesundheitsämtern, Flughafen- und Luftverkehrsverbänden • Enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und Behörden zur Sicherung und Stärkung des Flugverkehrs, einschließlich etwaiger Schutzbestimmungen 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p> 
--	--	---

Cyber Risiken

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

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

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

<p>Zinsrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten • Zukünftige Zinssatzerhöhungen können sich stärker als erwartet auf die geplanten Refinanzierungsmaßnahmen auswirken • Erhöhte Zinsaufwendungen aus der Bewertung von langfristigen Rückstellungen • Risiko eines negativen Marktwerts von Zinssicherungsinstrumenten durch das Absinken des Marktzinsniveaus, sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung • Monitoring: Quartalsweise Durchführung von Simulationen zum Zinsänderungsrisiko 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p> 
<p>Währungsrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind • Veränderung zum Vorjahr aufgrund des erhöhten Fremdwährungsvolumens im Planungszeitraum im Wesentlichen aufgrund von Flughafen- ausbauprogrammen bei ausländischen Konzerngesellschaften 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: moderat</p> 
<p>Kreditrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann • Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten bei Emittenten und Kontrahenten mit Rating nur mit Bonität von mindestens „BBB-“ • Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen • Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt • Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Sonstige Preisrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow • Die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert unterliegt Schwankungen 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die weitere mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern. • Die Mittel aus der strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung gegebenenfalls wieder aufgefüllt 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	Maßnahmen	Trend →
<p>Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderungen im Luftverkehrsrecht, im Bundespolizeigesetz, im Planungs- und Umweltrecht und in sicherheitsrelevanten Bestimmungen, allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, im Kartellrecht, Datenschutzrecht und im Arbeitsrecht sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen • Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation • Kartellrechtsverstöße • Änderungen steuerlicher Vorschriften, der Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften mit negativen Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen • Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation • Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System • Weiterentwicklung des zentralen IKS • Verhaltenskodex • Hinweisgebersystem • Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen • Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p>
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechtliche oder steuerliche Änderungen oder gerichtliche Entscheidungen mit positiven Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die finanziellen Kennzahlen des Fraport-Konzerns 		

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Die Chancensituation stellt sich im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr dar. Die Gesamtrisikolage im Geschäftsjahr 2023 hat sich im Wesentlichen durch das Auslaufen der Reisebeschränkungen aufgrund der Coronavirus-Pandemie sowie durch den Fortschritt in den Flughafenausbauprogrammen im Konzern verbessert, wobei gegenläufige Effekte resultierend aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und dem gestiegenen Zinsniveau Auswirkungen auf die zukünftige Geschäftsentwicklung haben können (siehe oben beschriebene Trendentwicklungen). 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.

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 gesetzlicher 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 Verantwortlichkeiten 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 mit dem Ziel durchgeführt, 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 bei 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-System¹

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 des zentralen Internen Kontroll-Systems der Fraport AG.

Die zentrale Konzern-Revision führt prozessunabhängige Prüfungstätigkeiten zum Risikomanagement- und zentralen Internen Kontroll-System durch. Aus Revisionsprüfungen ergeben sich regelmäßig Hinweise und Feststellungen zum zentralen Internen Kontroll-System, die durch Maßnahmen der Abteilung REW-RS gemeinsam mit den Fachbereichen zu beheben sind. 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 2023 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 vorgestellt.

¹ 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 2024 in der EU anzuwendenden IFRS Rechnungslegungsstandards (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4). Klimabezogene Aspekte sind in den prognostizierten Verkehrsentwicklungen soweit vorhersehbar berücksichtigt.

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 geopolitischer Unsicherheiten geht der Vorstand von einer insgesamt positiven Geschäftsentwicklung im Jahr 2024 aus. Mit der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 wird das Fundament gelegt, um aktuellen und zukünftigen strategischen Herausforderungen zu begegnen.

Für den Flughafen Frankfurt erwartet der Vorstand nach einem Passagieraufkommen von rund 59,4 Mio im Geschäftsjahr 2023 einen Anstieg im Geschäftsjahr 2024 auf etwa 61 Mio bis 65 Mio Passagiere. Getragen wird die Verkehrsentwicklung in Frankfurt unter anderem von einer Zunahme der Verkehre mit China sowie einer weiteren Erholung des Geschäftsreisesegments. Für die internationalen Konzern-Flughäfen prognostiziert der Vorstand ebenfalls eine positive Verkehrsentwicklung in 2024.

Der Vorstand geht davon aus, dass sich die positive Geschäftsentwicklung erhöhend auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns in 2024 auswirken wird. Dabei rechnet der Vorstand mit einem Anstieg des **Konzern-EBITDA** auf etwa 1.260 Mio € bis circa 1.360 Mio €. Das **Konzern-Ergebnis** wird bei steigenden Abschreibungen und einer Verschlechterung des Finanzergebnisses zwischen rund 435 Mio € bis etwa 530 Mio € erwartet. Der **ROFRA** wird in etwa auf dem Niveau von 2023 bis leicht darüber prognostiziert. Aufgrund anhaltender Ausbaumaßnahmen wird der **Free Cash Flow** im Jahr 2024 erneut negativ im mittleren dreistelligen Mio-€-Bereich sein und sich erhöhend auf die Netto-Finanzschulden 2024 auswirken. In Abhängigkeit der operativen Ergebnisverbesserung wird die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** in etwa auf dem Niveau von 2023 erwartet. Aufgrund der Bandbreite des prognostizierten EBITDA sowie der Free Cash Flow-Entwicklung kann der Wert leicht darüber bis leicht darunter ausfallen. Die **Konzern-Liquidität** wird trotz umfassender Finanzierungsmaßnahmen und der weiteren Inanspruchnahme der Projektfinanzierung in Lima, vor allem aufgrund des negativen Free Cash Flow, unter dem Niveau von 2023 prognostiziert. Dabei wird der langfristige Zielwert von 1 Mrd € weiter signifikant überschritten.

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

Auf der Ebene der Fraport AG erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2024 einen **Jahresüberschuss** zwischen etwa 300 Mio € bis etwa 350 Mio €. Im Zusammenhang mit dem negativ erwarteten Free Cash Flow prognostiziert der Vorstand einen deutlichen Rückgang der **Liquidität** der Fraport AG. Aufgrund umfassender Finanzierungsmaßnahmen wird diese jedoch weiterhin signifikant über dem Zielwert von 1 Mrd € liegen.

Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung durch die 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 Anteilserhöhungen und -reduzierungen in den Prognosewerten enthalten.

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2024

Entwicklung der Struktur

Mit Wirkung zum 1. Januar 2024 hat Fraport den Zentralbereich „Personalserviceleistungen“ und die bisherige Stabstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ in eine neue Organisation überführt, die sich seither aus den beiden Zentralbereichen „HR Operations“ und „People & Culture“ zusammensetzt. Aus der Umorganisation ergeben sich keine Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns.

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 2024 ist unter anderem die Inbetriebnahme des neuen Terminals in Lima geplant, die die Wettbewerbsposition des Standorts langfristig stärken wird. Fraport zielt weiter darauf ab, 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

Ende Januar 2024 hat der Vorstand die neue Konzern-Strategie „Fraport.2030“ vorgestellt, die die bisherige Konzern-Strategie ablöst. Die neue Strategie definiert drei wesentliche Prioritäten des Konzerns „Wachstum & Nachhaltigkeit“, „Effizienz & Innovation“ sowie „Top-Arbeitgeber“. Über eine optimale Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns („Miteinander“) zielt der Vorstand darauf ab, das übergeordnete Ziel „Kunden begeistern“ und die finanziellen Ziele „2 Mrd € EBITDA“ und „Free Cash Flow von 1 Mrd €“ bis zum Geschäftsjahr 2030 zu erreichen. Im Geschäftsjahr 2024 werden die strategischen Prioritäten auf die Unternehmensbereiche heruntergebrochen. Dafür sind bereits zwölf Projekte definiert und für die Umsetzung vorbereitet.

In diesem Zusammenhang sowie aufgrund der neuen Wesentlichkeitsanalyse, in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), findet im Geschäftsjahr 2024 eine Überarbeitung des Steuerungssystems statt.

Die strategische Ausrichtung des Finanzmanagements bleibt davon unberücksichtigt.

Prognostiziertes wirtschaftliches Umfeld 2024

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der globale Wirtschaftsausblick für das Jahr 2024 ist insgesamt gedämpft und mit Unsicherheiten behaftet. Es wird mit einer abklingenden Inflationsdynamik und damit einer rückläufigen Zinsentwicklung in vielen Volkswirtschaften gerechnet, was die Investitionsbereitschaft beleben dürfte. Der Internationale Währungsfonds geht für das laufende Jahr von einem globalen Wachstum von circa 3,1 % aus. Für den Welthandel wird mit rund 3,3 % gerechnet.

Für die US-Wirtschaft rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Plus von 2,1 % für 2024. 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 4,6 % prognostiziert. Die Erwartungen für den Euroraum liegen insgesamt bei 0,9 %. Für die deutsche Wirtschaft wird im besten Fall von einem schwachen Wachstum von 0,5 % für das laufende Jahr ausgegangen.

Für die Länder der Konzern-Standorte werden folgende BIP-Entwicklungen für das Jahr 2024 erwartet: USA 2,1 %, Slowenien 2,2 %, Brasilien 1,7 %, Peru 2,7 %, Griechenland 2,0 %, Bulgarien 3,2 % und Türkei 3,1 %.

Quelle: IWF (Oktober 2023, Januar 2024), OECD (Dezember 2023), Deutsche Bank Research (Dezember 2023), Deka Bank (Dezember 2023), ifo Institut (Dezember 2023).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2024 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 International Air Transport Association (IATA) für 2024 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 9,8 % gegenüber 2023 aus. Dies würde einer Erholung gegenüber dem Basisjahr 2019 von rund 85 % entsprechen. Regional nimmt die IATA folgende Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr auf Basis der RPK an:

Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2024 gegenüber 2019 nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber 2019 in %	
Welt	+9,0
Europa	+8,0
Nordamerika	+6,0
Asien/Pazifik	+10,0
Lateinamerika	+13,0
Nahost	+12,0
Afrika	+9,0

Der Airports Council International (ACI) geht im Jahr 2024 für Europa von einer vollständigen Erholung des Passagierverkehrs aus und erwartet ein Plus von 1 % gegenüber dem Vorkrisenniveau. Für Deutschland rechnet der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft lediglich mit einem Sitzplatzangebot von 89 % des Passagierlevels von 2019. Die vergleichsweise geringe Erholungsrate wird unter anderem mit höheren Standortkosten begründet.

Quelle: IATA Global Outlook for Air Transport (Dezember 2023), ACI Industry Outlook for 2023-2024, BDL Pressemitteilung (Februar 2024).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2024

Im Einklang mit den branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand eine insgesamt positive Verkehrsentwicklung der Konzern-Flughäfen im Jahr 2024, die jedoch unterschiedlich stark ausfallen wird. Der Flughafen **Frankfurt** wird von einer weiteren Verkehrserholung profitieren. Nach einem Passagieraufkommen von rund 59,4 Mio im Geschäftsjahr 2023 erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2024 einen Anstieg auf etwa 61 Mio bis 65 Mio Passagiere. Getragen wird die Verkehrsentwicklung unter anderem von einer Zunahme der Verkehre mit China sowie einer weiteren Erholung des Geschäftsreisesegments.

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

Am Flughafen **Ljubljana** sowie an den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wird von einer weiteren Passagiererholung gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Die Standorte sollten jedoch weiter deutlich unter dem Vorkrisenniveau des Geschäftsjahres 2019 bleiben. Am Flughafen **Lima** entwickelt sich das Verkehrsaufkommen in Richtung des Niveaus von 2019 bis leicht darüber. An den 14 **griechischen Regionalflughäfen** wird das Fluggastaufkommen in etwa auf dem hohen Vorjahresniveau von 2023 bis leicht darüber erwartet. In **Varna** und **Burgas** ebenso wie in **Antalya** werden zum Teil deutliche Verkehrssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr prognostiziert.

In Abhängigkeit der geopolitischen Entwicklungen sind Abweichungen von den gegebenen Prognosen möglich.

Prognostizierte Ertragslage 2024

Die Passagierentwicklung wird zu einem Anstieg des Konzern-Umsatzes im Geschäftsjahr 2024 führen. Unterstützt wird das verkehrsmengenbedingte Umsatzwachstum von Preissteigerungen der Entgelte am Standort Frankfurt sowie an den Konzern-Gesellschaften Fraport Brasil, Fraport Greece sowie Fraport Twin Star. Aufwandsseitig erwartet der Vorstand insbesondere einen Anstieg der Tarifkosten am Standort Frankfurt. Darüber hinaus wird der Anstieg der Verkehrsmenge zu höheren Aufwendungen am Standort Frankfurt sowie steigenden Konzessionsabgaben bei den Konzern-Gesellschaften Fraport Greece und Lima führen. Die weitgehend ergebnisneutrale Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt wird sich zusätzlich umsatz- und aufwandssteigernd auswirken. 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.

Im Zusammenhang mit den prognostizierten Verkehrsbandbreiten und daraus resultierenden Unsicherheiten hinsichtlich der Ertrags- und Aufwandsentwicklungen rechnet der Vorstand mit einem **Konzern-EBITDA** zwischen etwa 1.260 Mio € und circa 1.360 Mio €. Das **Konzern-Ergebnis** wird bei steigenden Abschreibungen und einer Verschlechterung des Finanzergebnisses, im Wesentlichen aus höheren Zinsaufwendungen, zwischen rund 435 Mio € bis etwa 530 Mio € erwartet. Die Ergebnisverbesserung bei gleichzeitig steigenden Assets wird zu einem **ROFRA** führen, der in etwa auf dem Niveau von 2023 in Höhe von 6,6 %, bis leicht darüber liegt.

Trotz der prognostizierten Ergebnisentwicklung plant der Vorstand, vor dem Hintergrund des investitionsbedingt negativen Free Cash Flows, für das Geschäftsjahr 2024 keine **Dividende** zur Ausschüttung vorzuschlagen.

Auf der Ebene der **Fraport AG** erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2024 einen **Jahresüberschuss** zwischen etwa 300 Mio € bis etwa 350 Mio €.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2024

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** weiter steigen wird, jedoch unter einem Wert von 400 Mio verbleibt. Der Vorstand rechnet auch mit einer Verbesserung des EBITDA im Segment **Retail & Real Estate**, das um rund 400 Mio € bis leicht darüber erwartet wird. Im Segment **Ground Handling** erwartet der Vorstand ein in etwa ausgeglichenes EBITDA 2024. Trotz höherer variabler Konzessionsabgaben, insbesondere bei Fraport Greece, sowie des Wegfalls positiver Einmaleffekte des Geschäftsjahres 2023, wie der Beilegung eines Rechtsstreits bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA, rechnet der Vorstand für das Segments **International Activities & Services** mit einem konstanten bis leicht positiven EBITDA im Vergleich zum Vorjahr. Neben einer positiv erwarteten Verkehrsentwicklung der Konzern-Flughäfen, werden erneute, positive Einmaleffekte stützend auf die Ergebnisentwicklung im Jahr 2024 wirken.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2024

Trotz der verkehrsmengenbedingten operativen Ergebnisverbesserung rechnet der Vorstand damit, dass der **Free Cash Flow** auch im Jahr 2024 aufgrund anhaltender Ausbautätigkeiten an den Standorten Frankfurt und Lima negativ sein und im Bereich eines mittleren negativen dreistelligen Mio-€-Betrag liegen wird. Der negative Free Cash Flow wird sich steigernd auf die Netto-Finanzschulden im Jahr 2024 auswirken. Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit den internationalen Konzern-Gesellschaften, Währungskurseffekte sowie Veränderungen des Nettoumlaufvermögens beeinflussen die Entwicklung der Netto-Finanzschulden darüber hinaus. In Abhängigkeit der operativen Ergebnisverbesserung wird die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** in etwa auf dem Niveau von 2023 erwartet. Aufgrund der Bandbreite des prognostizierten EBITDA sowie der Free Cash Flow-Entwicklung kann der Wert leicht darüber bis leicht darunter ausfallen. Die **Konzern-Liquidität** wird trotz umfassender Finanzierungsmaßnahmen und der weiteren Inanspruchnahme der Projektfinanzierung in Lima, insbesondere aufgrund des negativen Free Cash Flows unter dem Niveau von 2023 prognostiziert. Dabei wird der langfristige Zielwert von 1 Mrd € weiter signifikant überschritten.

Auf der Ebene der **Fraport AG** prognostiziert der Vorstand ebenfalls einen deutlichen Rückgang der **Liquidität**, im Zusammenhang mit einem negativ erwarteten Free Cash Flow. Aufgrund umfassender Finanzierungsmaßnahmen wird diese jedoch weiterhin signifikant über dem Zielwert von 1 Mrd € liegen.

Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum wird eine positive Entwicklung der Weltwirtschaft und der globalen Passagierzahlen erwartet. Ein Erreichen des Passagierniveaus von 2019 wird in Frankfurt bis etwa 2026 erwartet. Auch die Konzern-Flughäfen werden vom mittel- bis langfristig prognostizierten globalen Marktwachstum profitieren und eine positive Verkehrsentwicklung aufweisen (siehe auch Kapitel „Strategie“).

Das steigende Passagieraufkommen wird sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken und das Konzern-EBITDA weiter steigern. Die Inbetriebnahme der Terminals in Frankfurt und Lima werden hingegen zu höheren Abschreibungen und dem Entfall der Aktivierungsmöglichkeit von Zinsaufwendungen führen. Aufgrund dieser Effekte sowie des Auslaufens der bisherigen Antalya-Konzession Ende 2026 erwartet der Vorstand temporäre Ergebnisbelastungen im Prognosezeitraum.

Infolge der Inbetriebnahme der Terminals in Frankfurt und Lima sowie der einhergehenden schrittweisen Rückführung des Investitionsprogramms erwartet der Vorstand ab dem Jahr 2025 eine durchgreifende Erholung des Free Cash Flows, mit spürbar positiven Effekten auf die Netto-Finanzschulden ab dem Geschäftsjahr 2026. In diesem Kontext wird auch die Netto-Finanzverschuldung spätestens ab dem Geschäftsjahr 2026 sinken. Aufgrund der rückläufigen Netto-Finanzschulden sowie der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA über den Mittelfristzeitraum wieder reduzieren.

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

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand im Prognosezeitraum eine Wiederaufnahme 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 5 annähert.

Frankfurt am Main, 12. März 2024

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 hinsichtlich zukünftiger 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. Leserinnen und Leser werden darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.