

# Geschäftsbericht 2023



# 2023 auf einen Blick



## 1.204,0 Mio €

### EBITDA

Positive Verkehrsentwicklungen und höhere Entgelte steigern EBITDA über Niveau von 2019.



## 430,5 Mio €

### Ergebnis

Ergebnisverbesserung getragen vom internationalen Geschäft; auch Standort Frankfurt liefert maßgeblichen Beitrag.



## - 656,4 Mio €

### Free Cash Flow

Leicht verbessert aber aufgrund anhaltender Ausbaumaßnahmen weiter negativ.



## 18.057

### Beschäftigte zum 31.12.2023

Geringer Personalstand durch geänderte Konsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH.



## 158.065 t CO<sub>2</sub>

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

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Dekarbonisierung zeigen Wirkung bei steigendem Verkehrsvolumen.



## 59.355.389

### Passagiere in FRA

Passagieraufkommen über Vorjahr und rund 16 % unter dem Niveau von 2019.

## Finanzielle Leistungsindikatoren

	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse (in Mio €)	4.000,5	3.194,4	+ 806,1	+ 25,2
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12 (in Mio €)	3.485,1	2.863,3	+ 621,8	+ 21,7
EBITDA (in Mio €)	1.204,0	1.029,8	+ 174,2	+ 16,9
Konzern-Ergebnis (in Mio €)	430,5	166,6	+ 263,9	> 100
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	4,26	1,43	+ 2,8	> 100
Dividende je Aktie (€) <sup>1)</sup>	0,00	0,00	0,0	–
Free Cash Flow (in Mio €)	- 656,4	- 741,0	+ 84,6	+ 11,4
Bilanzsumme (in Mio €)	18.890,9	17.607,6	+ 1.283,3	+ 7,3
Eigenkapitalquote (%)	22,9	22,2	+ 0,7 PP	–
Konzern-Liquidität (in Mio €)	4.041,3	3.866,9	+ 174,4	+ 4,5
Netto-Finanzschulden (in Mio €)	7.712,6	7.058,7	+ 653,9	+ 9,3
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,4	6,9	- 0,5	–
EBITDA-Marge (%)	30,1	32,2	- 2,1 PP	–
ROFRA (%)	6,6	6,0	+ 0,6 PP	–
Gearing Ratio (%)	178,6	180,6	- 2,0 PP	–

<sup>1)</sup> Keine Dividende vorgeschlagen.

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	2023	2022	Veränderung	Veränderung in %
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
Globalzufriedenheit der Passagiere (Konzern) in %	74	80	- 6,0 PP	–
Zufriedenheit der Beschäftigten (Konzern)	4,76 <sup>1)</sup>	4,76	–	–
Frauen in Führungspositionen (1. Ebene, Deutschland) in %	24,4	23,1	+ 1,3 PP	–
Frauen in Führungspositionen (2. Ebene, Deutschland) in %	33,9	31,6	+ 2,3 PP	–
Krankenquote (Deutschland) in %	8,7	9,9	- 1,2 PP	–
CO <sub>2</sub> -Emission (Konzern) (Summe Scope 1 und 2) in t	158.065	160.489 <sup>2)</sup>	- 2.424	- 1,5

<sup>1)</sup> Werte 2022. Keine Datenerhebung in 2023. <sup>2)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen haben sich für 2022 Änderungen ergeben.

# Inhalt

## Das Jahr 2023

---

### An unsere Aktionäre

---

- 07 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 10 Der Fraport-Vorstand
- 12 Bericht des Aufsichtsrats
- 19 Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung
- 34 Aktie und Investor Relations

### 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

### Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2023

---

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

### Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2023

---

- 146 Konzern-Anlagenspiegel
- 148 Segment-Berichterstattung
- 150 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
- 171 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 179 Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
- 205 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
- 207 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
- 209 Sonstige Angaben

### Weitere Informationen

---



- 238 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 239 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 247 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- 250 Zehn-Jahresübersicht
- 252 Glossar
- 255 Finanzkalender 2024
- 255 Verkehrskalender 2024
- 255 Impressum

Entdecken Sie auch die anschauliche Online-Version des Fraport-Geschäftsberichts:



[www.geschaeftsbericht.fraport.de](http://www.geschaeftsbericht.fraport.de)

### Weitere Erklärungen

-  Sie finden weiterführende Informationen im Internet.
-  Sie finden weiterführende Informationen in diesem Bericht.

# Das Jahr 2023 ...

... war geprägt von einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen, das besonders von Privatreisenden dominiert war. Das Fraport Konzern-EBITDA überstieg im 3. Quartal erstmals den Wert von 2019, trotz geringerem Passagieraufkommen am Standort Frankfurt. Mit Wachstumsraten über dem Niveau von 2019 blieb Fraport Greece an der Spitze der Konzern-Standorte. Auch in Antalya lag die Passagierzahl über dem Vorkrisenniveau.

Online-Bericht Fraport 2023

[www.geschaeftsbericht.fraport.de](http://www.geschaeftsbericht.fraport.de)

## 1. QUARTAL

- Positive Verkehrsentwicklung
- Zwei Streiktage in Frankfurt dämpften Entwicklung nur leicht
- Intensive Vorbereitung auf Sommerreisewelle

### Flughafen Lima: Übernahme der Vorfeldkontrolle mit der Deutschen Flugsicherung

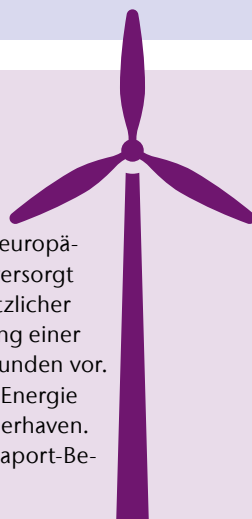
Mit dem Betrieb der Vorfeldkontrolle am Flughafen Lima wurde das Tochterunternehmen der Deutschen Flugsicherung DFS Aviation Services (DFS) beauftragt. Nach Inbetriebnahme des neuen Terminals Ende 2024 soll erstmals in Südamerika die Vorfeldkontrolle mithilfe modernster Kameratechnologie gesteuert werden. Das ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg, den peruanischen Hauptstadtflughafen zu einem der modernsten Hubs des Kontinents auszubauen.



## 2. QUARTAL

### Weiteres Power Purchase Agreement abgeschlossen

Ein neues Power Purchase Agreement (PPA) mit dem europäischen Energieanbieter Centrica Energy Trading A/S versorgt das Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt Airport mit zusätzlicher Windenergie. Insgesamt sieht der Vertrag die Lieferung einer jährlichen Windstrommenge von etwa 63 Gigawattstunden vor. Dies entspricht einer Leistung von 22 Megawatt. Die Energie kommt aus neu errichteten Festlandanlagen bei Bremerhaven. Vier Windräder drehen sich dort ab Juli nur für den Fraport-Bedarf. Der Vertrag läuft für zunächst fünf Jahre.



### Neue Baggage-Drop-off-Automaten in Terminal 1

Passagieren der Lufthansa Group stehen in Frankfurt nun 21 hochmoderne Check-in-Counter im Terminal 1 zur Verfügung. Mit der automatisierten Bag-Drop-Funktion können Fluggäste ihr Gepäck selbst einchecken. Die neuen Check-in-Counter ermöglichen Passagieren ein komfortables, zeitgemäßes und effizientes Reiseerlebnis. Der Einsatz modernster Technologie optimiert die Abläufe bei der Gepäckaufgabe.

### Halbzeit beim Flughafenausbau in Antalya

Gemeinsam mit dem Joint-Venture-Partner TAV erweitert Fraport die Terminalflächen am Flughafen Antalya mit dem Ziel langfristig die Kapazität zu verdoppeln. Zudem werden die Vorfeldflächen erweitert und neue Parkplätze für mehrere Tausend Fahrzeuge geschaffen. Anfang 2025 wird Fraport den ersten Bauabschnitt in Betrieb nehmen.



## 4. QUARTAL



### Steuerungsübernahme der Sicherheitskontrollen

Mit dem Jahreswechsel hat Fraport die Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt übernommen. Neben der Übernahme der bestehenden Infrastruktur der Bundespolizei wurde gleichzeitig neue Kontrollinfrastruktur beschafft. Hierzu zählen unter anderem neue CT-Scanner, die den Passagierprozess erleichtern und beschleunigen.

### Arbeitswelt bei Fraport neu denken: Start für HRneo

HRneo ist für Fraport das größte Entwicklungsprogramm im Personalwesen der vergangenen Jahre. Es hat das Ziel, den Personalbereich zu modernisieren und die Arbeitgeberattraktivität von Fraport weiter zu steigern.



- Beginn der Sommerreisewelle
- Erstmals seit der Coronaviruspandemie wieder mehr als 200.000 Passagiere an einem Tag in Frankfurt
- Geregelter Betriebsablauf in erster Jahreshälfte
- Griechische Flughäfen weiter klar über Verkehrsaufkommen von 2019

### Zweite Start- und Landebahn in Lima eröffnet

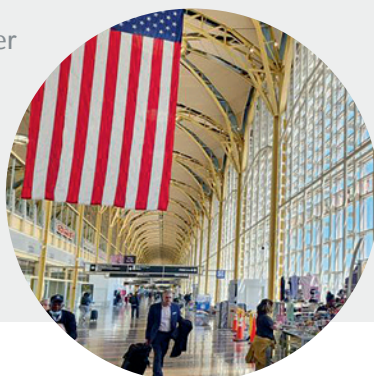
Mit dem Start des ersten kommerziellen Flugs sind am 3. April die neue Start- und Landebahn am internationalen Flughafen „Jorge Chávez“ in Lima sowie der neue Flughafentower eingeweiht worden. Damit ist der Fraport-Beteiligungsflughafen der erste in Peru, der über zwei Runways verfügt. Die Auslastung der neuen Bahn und des Towers werden sukzessive gesteigert, bis sie mit der Fertigstellung des neuen Terminals Ende 2024 voll betriebsfähig sein werden.



## 3. QUARTAL

- Anhaltend hohe Passagiernachfrage
- Frankfurt bei 82 Prozent des Vorkrisenniveaus
- Dank Einsatz von weiteren CT-Scannern deutlich verbesserte Wartezeiten bei der Sicherheit
- Antalya übertrifft Niveau von 2019

- Verkehrsaufkommen in Frankfurt bei rund 14 Mio und damit nur noch knapp zehn Prozent unter Vorkrisenniveau
- Internationale Flughäfen teils über Vorkrisenniveau



### Fraport USA gewinnt Centermanagement-Konzessionen für zwei weitere Flughäfen

Fraport USA hat sich erfolgreich im Vergabeverfahren um die Centermanagement-Konzessionen am Washington Dulles International Airport (IAD) und dem Ronald Reagan Washington National Airport (DCA) durchgesetzt. Der Vertrag beginnt im Januar 2024 und hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Im Auftrag der lokalen Flughafenbehörde MWAA wird Fraport USA die Retail- und Gastronomieflächen an den beiden Washingtoner Flughäfen vermarkten und weiterentwickeln.

## Sicherheitskontrollen in FRA ermöglichen schnelle Kontrollen

Seit 1. Januar 2023 hat Fraport am Flughafen Frankfurt die Organisation, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen übernommen. Dazu gehören auch die Beschaffung der Kontrollstelleninfrastruktur sowie die Erprobung neuer Technik und optimierter Abläufe in Kooperation mit der Bundespolizei.

Ebenfalls seit Jahresbeginn sind hochmoderne Computertomografie-Scanner (CT-Scanner) an ausgewählten Luftsicherheits Spuren im Einsatz. Weitere dieser Geräte werden sukzessive in Betrieb genommen. Für Fluggäste vereinfacht sich der Gang durch die Sicherheitskontrolle dadurch erheblich. An den neuen Sicherheitskontrollen können Flüssigkeiten, Smartphones und andere elektronische Geräte im Handgepäck bleiben. Zusätzlich werden unterschiedliche Materialien und Gegenstände zuverlässig, schnell und differenziert erfasst. Die effiziente Technik reduziert die Wartezeiten an den Kontrollen maßgeblich. Erfolge zeigten sich bereits während der Sommerreisewelle mit teilweise über 200.000 Passagieren pro Tag.



### An unsere Aktionäre

- 07 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 10 Der Fraport-Vorstand
- 12 Bericht des Aufsichtsrats
- 19 Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung
- 34 Aktie und Investor Relations

## Brief des Vorstandsvorsitzenden

*Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,*

herzlich Willkommen zu unserem Geschäftsbericht 2023.

Ein forderndes und zugleich gutes Geschäftsjahr liegt hinter uns. Wir haben wichtige Schritte unternommen, um Ihr Unternehmen auch für die Zukunft erfolgreich zu positionieren. Zum ersten Mal seit der COVID-19 Pandemie haben wir das Vorkrisenniveau unserer maßgeblichen operativen Ergebnisgröße „EBITDA“ überschritten und mit 1.204 Millionen Euro einen **neuen Höchstwert** erreicht. Getragen wurde die Ergebnisverbesserung von unserem internationalen Geschäft. Auch unser Standort Frankfurt lieferte einen maßgeblichen Beitrag.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erlebten wir erneut eine sehr **dynamische Verkehrsentwicklung**. So begrüßten wir in Frankfurt zu Beginn des Geschäftsjahres monatlich nur etwa 3,5 Millionen Passagiere, Mitte des Jahres waren es bereits 6 Millionen. Auch an unseren Auslandsflughäfen verzeichneten wir insgesamt eine sehr positive Entwicklung. Hervorzuheben sind hier sicherlich unsere Standorte in Griechenland und Antalya, die schon wieder auf beziehungsweise über den Vorkrisenniveaus liegen. Stolz bin ich dabei auf unsere operativen Teams in Frankfurt, wie auch international, die dieses starke Verkehrswachstum in den letzten Jahren bei einem insgesamt stabilen Betrieb und einer vielfach guten Kundenzufriedenheit gemeistert haben.

***Danke an unsere Teams, die die dynamische Verkehrsentwicklung gemeistert haben.***



Ein wichtiger Meilenstein zur Verbesserung der operativen Performance in Frankfurt war insbesondere die **Steuerungsübernahme** der Luftsicherheitskontrollen zu Beginn des Geschäftsjahres, einhergehend mit dem erstmaligen Einsatz neuer CT-Scanner. Ich bedanke mich an dieser Stelle für die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Inneren und der Bundespolizei, die die Steuerungsübernahme erst ermöglicht haben.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, das vergangene Jahr war auch geprägt von wichtigen Entwicklungen und Fortschritten im Bereich der Nachhaltigkeit. Mit „**ReFuelEU Aviation**“ hat die Europäische Union einen neuen Rechtsakt verabschiedet, der den europäischen Luftverkehrsmarkt nachhaltig „sauberer“ gestalten wird. Kern von „ReFuelEU Aviation“ sind verbindliche Mindestwerte zur Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe, die bereits ab dem Jahr 2025 sukzessive ansteigen.

Auf Ebene Ihres Unternehmens haben wir den **Masterplan Dekarbonisierung** auf die wesentlichen, vollkonsolidierten Unternehmensstandorte ausgerollt und damit jetzt konzernweit ein Maßnahmenprogramm zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Freiheit bis 2045 geschaffen. In Frankfurt freue ich mich, dass Sie bereits Ende des Jahres ein weiteres „sichtbares“ Zeichen unserer Nachhaltigkeitsaktivitäten sehen werden: eine 2,8 Kilometer lange Photovoltaik-Anlage entlang der Startbahn West, deren Bau wir im vergangenen Jahr beantragt haben.

Ebenfalls in diesem Jahr begeht Ihr Unternehmen ein weiteres besonderes Ereignis, **100 Jahre Luftverkehr in Frankfurt**. Angefangen als Südwestdeutsche Luftverkehrs-AG am „Flugplatz“ Rebstock ist Ihre heutige Fraport zu einem führenden internationalen Luftverkehrskonzern gewachsen. Diese Entwicklung können Sie auch in unserem neuen Bildband „100 Jahre Flughafen-Geschichte in Frankfurt“ verfolgen, der Anfang des Jahres erschienen ist. Es ist gerade diese DNA, die uns ausmacht und die wir heute umso mehr brauchen: „gemeinsam weiterentwickeln“, „nicht stehen bleiben“ oder schlicht: „Miteinander die Zukunft gestalten“. Mit unserer Strategie **Fraport.2030** packen wir die Herausforderungen an und fokussieren unsere Antworten in den strategischen Prioritäten „Wachstum und Nachhaltigkeit“, „Effizienz und Innovationen“ und „Top-Arbeitgeber“, eingerahmt von der Kultur, dass all' dies nur „Miteinander“ gelingen wird. Wir sind überzeugt davon, dass mit den vielfältigen Veränderungen und Herausforderungen – nehmen Sie nur die wichtigsten Schlagwörter: **demographischer Wandel** und **künstliche Intelligenz** – auch große Chancen verbunden sind, die wir aktiv für Ihr Unternehmen nutzen wollen.

Dafür sind wir gut aufgestellt. Mit den von uns initiierten Projekten wie Terminal 3, Modernisierung der Terminals 1 und 2 in Frankfurt, den vielfältigen Entwicklungsprojekten im Ausland, **HRneo** oder auch den zahlreichen Innovationsprojekten sind wir überzeugt, die richtigen Maßnahmen eingeleitet zu haben, um Ihr Unternehmen weiter erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Mit unserem neuen Claim „**Connecting the world with tomorrow**“ stellen wir unser unternehmerisches Selbstverständnis klar heraus: Fraport schafft Verbindungen. Wir verbinden Passagiere und Geschäftsmodelle, wir schaffen in unserer Belegschaft ein konzernweites und damit auch internationales Miteinander und richten uns konsequent auf die Zukunft aus.

Mit dieser strategisch attraktiven Aufstellung, dem zu erwartenden Verkehrswachstum, mit den in Umsetzung begriffenen Projekten und mit dem großen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind wir zuversichtlich, auch die mit der **Fraport.2030** gesetzten finanziellen Ziele zu erreichen: **2 Milliarden Euro EBITDA** und einen **Free Cash Flow** von **einer Milliarde Euro im Jahr 2030**.

**Fraport schafft  
Verbindungen.**

Schritte in diese Richtung gehen wir bereits im laufenden Jahr: mit rund 1,26 bis etwa 1,36 Milliarden Euro EBITDA erwarten wir ein **erneutes Rekordergebnis**. Auch das Konzern-Ergebnis wird mit etwa 435 bis 530 Million Euro deutlich steigen. Dabei rechnen wir in Frankfurt operativ mit einem Passagierwachstum auf etwa 61 bis 65 Millionen Passagiere. Mit der Fertigstellung des ersten Terminal-Bauabschnitts in Lima kommen wir auch dem Abschluss unserer wesentlichen Ausbauaktivitäten näher. Aufgrund der noch laufenden großen Investitionsmaßnahmen erwarten wir für 2024 jedoch einen erneut deutlich negativen Free Cash Flow, ehe das Investitionsvolumen ab 2025 zurückgehen wird.



Da Fraport in besonderem Maße von den Folgen der COVID-19-Pandemie betroffen ist und gleichzeitig weiterhin hohe Investitionen in den Ausbau der Kapazitäten durchführt, haben Aufsichtsrat und Vorstand nach ausführlicher Prüfung entschieden, der Hauptversammlung 2024 **keine Dividende** für das abgelaufene Geschäftsjahr vorzuschlagen und planen den Bilanzgewinn stattdessen in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, Ihr Unternehmen ist exzellent aufgestellt für die sich ändernden Marktbedingungen. Wir freuen uns, die Corona-Pandemie nach drei Jahren hinter uns gelassen zu haben. Aus diesem Grund haben Aufsichtsrat und Vorstand auch entschieden, die diesjährige **Hauptversammlung wieder in Präsenz** stattfinden zu lassen. Ich freue mich daher, Sie am 28. Mai 2024 persönlich im Sheraton Hotel am Flughafen Frankfurt begrüßen zu können. Die offizielle Einladung erhalten Sie im April.

Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen und freue mich, auf die Zukunft Ihres Unternehmens.

Ihr



Stefan Schulte

## Der Fraport-Vorstand

*„Die Reiselust der Menschen ist ungebrochen, Flughafen ist und bleibt eine Faszination. Unsere Beschäftigten sind unser Asset. Das ist das, was unseren Flughafen ausmacht.“*



**Dr. Stefan Schulte**  
Vorstandsvorsitzender  
Jahrgang 1960  
Bestellung bis 31. August 2027



*„Unsere Stärke liegt in der Vielfalt und Innovationskraft unserer Beschäftigten. Fraport ist eine Welt der Möglichkeiten – gemeinsam schaffen wir nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Raum für persönliches und berufliches Wachstum.“*

**Julia Kranenberg**  
Vorständin Personal und Arbeitsdirektorin  
Jahrgang 1971  
Bestellung bis 30. November 2025

*„Wir müssen unsere Investitionsprojekte erfolgreich zu Ende bringen. Wir werden weiterhin in die Zukunft investieren, überall dort, wo wir eine angemessene Rendite erwirtschaften.“*





*„Wir nehmen unsere Kunden, das heißt Airlines und Passagiere, gleichermaßen in den Fokus.“*

**Anke Giesen**  
Vorständin Retail & Real Estate  
Jahrgang 1963  
Bestellung bis 31. Dezember 2025

**Dr. Pierre Dominique Prüm**  
Vorstand Aviation und Infrastruktur  
Jahrgang 1973  
Bestellung bis 31. Juli 2029

*„Die strategischen Projekte laufen weiter. Wir stehen vor großen Veränderungen. Für unsere Passagiere stellen wir den Betrieb mithilfe von KI-Verfahren neu auf, um die Qualität weiter zu steigern.“*



**Prof. Dr Matthias Zieschang**  
Vorstand Controlling und Finanzen  
Jahrgang 1961  
Bestellung bis 31. Januar 2026

## Bericht des Aufsichtsrats

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*



der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2023 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte die Geschäftsführung des Unternehmens fortlaufend. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, über grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand darüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat erörterte intensiv die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorstandsvorsitzende mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands – nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung – sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu sechs Sitzungen, darunter einer Strategieklausur, sämtlich in Präsenz mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme einzelner Mitglieder zusammen.

### Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften waren Gegenstand regelmäßiger Erörterung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2023, mit einem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie den Folgen der im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine verhängten Sanktionen auf die indirekte Beteiligung am Flughafen St. Petersburg.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden im Geschäftsjahr 2023 insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Der kapazitative Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafens war ein Schwerpunkt der Berichterstattung. Die Fortschritte bei der Errichtung von Terminal 3 (inklusive Flugsteig G) und dessen verkehrliche Anbindung waren Gegenstände der Erörterung in allen Sitzungen. Die im Jahr 2026 vorgesehene Inbetriebnahme der Terminalanlagen verläuft weiter nach Plan.

- Der Liquiditätsbedarf der Gesellschaft und die Sicherung der für den weiteren Ausbau in Frankfurt, Lima und Antalya notwendigen Liquidität wurden wiederkehrend behandelt. Dabei wurde die Aufnahme weiterer Kreditmittel genehmigt.
- In einer Strategiesitzung wurden die geopolitischen Entwicklungen und die sich daraus für die Gesellschaft ergebenden Risiken sowie die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie erörtert. Zudem wurde ein Masterplan Cargo für den Standort Frankfurt beraten, der die Stellung des Flughafens als führender europäischer Cargo-Hub absichern soll.
- Der Aufsichtsrat befasste sich mit dem Programm HRneo, dem zentralen personalwirtschaftlichen Transformationsprogramm zur Umsetzung der neuen Personalstrategie und der Neuausrichtung des Personalbereichs auf die veränderten Marktbedingungen und Arbeitnehmerbedürfnisse.
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Fraport AG wurde diskutiert und dahingehend geändert, dass für Mitglieder des Aufsichtsrats in der Regel eine Altersgrenze von maximal 72 Jahren zum Zeitpunkt der Wahl oder Wiederwahl einzuhalten ist, wovon im begründeten Einzelfall abgewichen werden kann, wenn keine Zweifel an der Eignung der betreffenden Person bestehen und die jeweilige Wahl im Interesse des Unternehmens zweckmäßig erscheint. Weiterhin wurde in einer Änderung des Anforderungsprofils für Aufsichtsratsmitglieder der Fraport AG festgelegt, dass im Aufsichtsrat mindestens 30 % der Anteilseignervertreter zum Zeitpunkt der Wahl oder Wiederwahl nicht älter als 62 Jahre sein sollen.
- Der Aufsichtsrat beriet die der Hauptversammlung vorgeschlagenen Satzungsänderungen. Diese umfassen die Satzungsermächtigung für zunächst drei Jahre die Hauptversammlung virtuell abzuhalten, die Satzungsänderung zur Anpassung der Aufsichtsratsvergütung ab dem 1. Januar 2024 und die Möglichkeit Aufsichtsratssitzungen auch in anderer elektronischer Form oder mittels sonstiger gebräuchlicher Kommunikationsmittel einzuberufen.
- Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie dem Geschäftsbericht 2022 und fasste die notwendigen Beschlüsse zu deren Billigung und Feststellung.

Darüber hinaus traf der Aufsichtsrat konkrete Entscheidungen unter anderem zu den folgenden Themen:

- Am 13. März 2023 stimmte der Aufsichtsrat der Entscheidung des Vorstands zu, die Hauptversammlung im Jahre 2023 ohne Präsenz der Aktionäre durchzuführen. Er verabschiedete die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 23. Mai 2023. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 zu bestellen. Er beschloss zudem, der Hauptversammlung Herrn Staatsminister a.D. Michael Boddenberg, Herrn Dr. Bastian Bergerhoff, Frau Kathrin Dahnke, Frau Dr. Margarete Haase, Herrn Harry Hohmeister, Herrn Frank-Peter Kaufmann, Herrn Lothar Klemm, Frau Sonja Wärntges und Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt zur Wahl als Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat vorzuschlagen. In einem schriftlichen Umlaufverfahren wurden diese Wahlvorschläge um Herrn Oberbürgermeister Mike Josef ergänzt.
- In der Sitzung am 13. März 2023 stimmte der Aufsichtsrat zu, dass Fraport einen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der Fraport Facility Services GmbH abschließt und dass dieser nebst einem gemäß § 293a AktG erstatteten gemeinsamen Bericht des Vorstands der Fraport AG sowie der Geschäftsführung der Fraport Facility Services GmbH der Hauptversammlung zur Zustimmung vorgelegt wird.
- In der konstituierenden Sitzung vom 23. Mai 2023 wählte der Aufsichtsrat Herrn Staatsminister a.D. Boddenberg zu seinem Vorsitzenden und Herrn Mathias Venema zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden. Weiterhin erfolgte in dieser Sitzung die Wahl zur Besetzung der Ausschüsse.
- In der Sitzung am 14. September bestellte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Stefan Schulte mit Wirkung zum 1. September 2024 für weitere drei Jahre bis zum 31. August 2027 zum Mitglied des Vorstands und zum Vorsitzenden des Vorstands. Mit Wirkung zum 1. Juli 2024 bestellte er Herrn Dr. Pierre Dominique Prümm für die Dauer von fünf weiteren Jahren zum Mitglied des Vorstands.
- Am 26. Juni und am 14. Dezember 2023 erörterte der Aufsichtsrat den Kapitalbedarf der Gesellschaft und stimmte der Erhöhung des Finanzierungsrahmens sowie der weiteren Aufnahme von Fremdkapital durch Kredite, Anleihen oder andere Fremdkapitalinstrumente zu.
- Am 14. Dezember 2023 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2024.

## Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen geeigneten Fällen wurden im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung und die Aufgaben der einzelnen Ausschüsse können dem Kapitel „Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung“ sowie der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](https://www.fraport.de/corporategovernance) entnommen werden.

Soweit nachfolgend nicht gesondert vermerkt, fanden die Sitzungen der Ausschüsse in Präsenz mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme einzelner Mitglieder statt.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sechsmal, davon zweimal virtuell, zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss und den Lageberichten. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen Vertreter des Abschlussprüfers an den Sitzungen teil. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2023 vor. Der Halbjahresbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2024 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und zum Konzern-Plan 2024 (Aufstellung nach IFRS). Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und unterbreitete dem Plenum Vorschläge zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2023. Wie in den Vorjahren wurde die Qualität der Abschlussprüfung überwacht und über deren Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Aufgrund des turnusmäßig erforderlichen Wechsels des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum vorgeschlagen, der Hauptversammlung die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 vorzuschlagen. Auch bezüglich der Prüfung der CSR-Berichterstattung lautete die Empfehlung des Ausschusses zugunsten dieser Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren das Asset- und Liability-Management sowie die regelmäßigen Ergänzungsberichte gemäß § 90 Aktiengesetz (AktG) zum Konzern-Abschluss beziehungsweise zu den Konzern-Zwischenberichten. Der Ausschuss befasste sich zudem vertieft mit dem Risikomanagement, dem Internen Kontrollsystem, dem Internen Revisionssystem sowie dem Compliance-Management-System und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Schwerpunkte der Beratungen in den fünf Sitzungen des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Geschäftsjahr 2023 waren die jeweiligen Sachstände zur Beteiligung am Betreiber des Flughafens Pulkovo, St. Petersburg, die auch Gegenstand einer Sondersitzung war, die wirtschaftliche Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und die Ausbaumaßnahmen im Inland sowie die ausländischen Beteiligungen.

Ein besonderer Fokus lag dabei auf dem Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafengeländes, der im Rahmen aller Ausschusssitzungen in Gegenwart der Geschäftsführung der zuständigen Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd GmbH – auch mit Blick auf die Befassung des Gesamtaufichtsrats – intensiv behandelt wurde. Der Ausschuss befasste sich zudem mit dem Ausbau des Flughafens in Lima. Weitere Gegenstände der Erörterung waren der nach der neuen Konzession geschuldete Ausbau des Flughafens Antalya und dessen Finanzierung.

Der Ausschuss befasste sich regelmäßig mit der wirtschaftlichen Lage der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt und weltweit. Er erörterte intensiv die im Rahmen des Wirtschaftsplans 2023 getätigten Investitionen sowie die Investitionsplanung für das Wirtschaftsjahr 2024.

Der **Personalausschuss** behandelte in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2023 regelmäßig die Personalsituation im Konzern. Am Standort Frankfurt standen die Themen HRneo, Rekrutierung und die Entwicklung des Personalaufwands und der Vergütungen im Fokus.

Weiterer Schwerpunkt der Diskussionen war die Entwicklung der Frauenquote im Topmanagement und in Führungspositionen.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum fünfmal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2023 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** traf sich im Geschäftsjahr 2023 nicht in Präsenz, sondern fasste seine Beschlüsse in zwei schriftlichen Umlaufverfahren. Er schlug dem Aufsichtsrat vor, der Hauptversammlung 2023 die oben genannten Personen zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

Der nach den Vorschriften des § 27 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) zu bildende **Vermittlungsausschuss** tagte im Geschäftsjahr 2023 nicht.

### Aus- und Fortbildungsmaßnahmen

Die für die Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen diese eigenverantwortlich wahr. Die neuen Mitglieder des Aufsichtsrats wurden auch 2023 angemessen bei ihrer Amtseinführung begleitet und die grundsätzliche Bereitschaft der Gesellschaft zur Unterstützung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für Aufsichtsratsmitglieder bestand fort.

### Sitzungsteilnahme

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen im Geschäftsjahr 2023 wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehörten, teil:

Mitglied des Aufsichtsrats	Aufsichtsrat	Finanz- und Prüfungsausschuss	Beteiligungs- und Investitionsausschuss	Personalausschuss	Präsidialausschuss	Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	Nominierungsausschuss
Michael Boddenberg (Vorsitz)	6 / 6 (100 %)				5 / 5 (100 %)		
Devrim Arslan	6 / 6 (100 %)	4 / 4 (100 %)		1 / 1 (100 %)	1 / 1 (100 %)		
Karina Becker-Lienemann (seit 23.05.2023)	5 / 5 (100 %)		4 / 4 (100 %)	3 / 3 (100 %)			
Dr. Bastian Bergerhoff	3 / 6 (50 %)	1 / 4 (25 %)	0 / 1 (0 %)	2 / 3 (66,67 %)	1 / 1 (100 %)		
Ines Born (bis 23.05.2023 / seit 04.08.2023)	4 / 4 (100 %)						
Hakan Bölükmeşe	6 / 6 (100 %)			4 / 4 (100 %)	5 / 5 (100 %)		
Hakan Cicek (bis 23.05.2023)	1 / 1 (100 %)	2 / 2 (100 %)					
Kathrin Dahnke (seit 23.05.2023)	4 / 5 (80 %)		3 / 4 (75 %)				
Peter Feldmann (bis 23.05.2023)	1 / 1 (100 %)						
Peter Gerber (bis 03.02.2023)	Es haben keine Sitzungen stattgefunden						
Dr. Margarete Haase	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)			5 / 5 (100 %)		
Harry Hohmeister (seit 23.05.2023)	4 / 5 (80 %)						
Mike Josef (seit 23.05.2023)	5 / 5 (100 %)				3 / 4 (75 %)		
Frank-Peter Kaufmann	6 / 6 (100 %)		5 / 5 (100 %)	4 / 4 (100 %)	5 / 5 (100 %)		
Sidar Kaya (seit 23.05.2023)	5 / 5 (100 %)	4 / 4 (100 %)		3 / 3 (100 %)			
Dr. Ulrich Kipper (bis 23.05.2023)	0 / 1 (0 %)	1 / 2 (50 %)	1 / 1 (100 %)				
Lothar Klemm	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)	5 / 5 (100 %)				
Karin Knappe	6 / 6 (100 %)		5 / 5 (100 %)	4 / 4 (100 %)			
Felix Kreutel (seit 23.05.2023)	5 / 5 (100 %)		4 / 4 (100 %)				
Ramona Lindner (bis 23.05.2023)	1 / 1 (100 %)		1 / 1 (100 %)				
Michael Odenwald (bis 23.05.2023)	1 / 1 (100 %)	2 / 2 (100 %)		1 / 1 (100 %)			
Matthias Pöschko	6 / 6 (100 %)		5 / 5 (100 %)		5 / 5 (100 %)		
Qadeer Rana (bis 04.01.2023)	Es haben keine Sitzungen stattgefunden						
Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz)	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)			5 / 5 (100 %)		
Sonja Wärntges	6 / 6 (100 %)	6 / 6 (100 %)		4 / 4 (100 %)			
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	6 / 6 (100 %)		4 / 5 (80 %)	2 / 4 (50 %)			
Özgür Yalcinkaya (seit 23.05.2023)	5 / 5 (100 %)	4 / 4 (100 %)			4 / 4 (100 %)		

## Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Vorstand und Aufsichtsrat befassten sich auch im vergangenen Jahr mit der Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat auch seine regelmäßige Effizienzüberprüfung fortgeführt. Diese Selbstbeurteilung wurde im Berichtsjahr in der Sitzung des Aufsichtsrats am 14. Dezember 2023 vertieft diskutiert.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2023 abgegebenen Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung“. Die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](https://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft zugänglich gemacht.

## Interessenkonflikte und deren Behandlung

Interessenkonflikte von Aufsichtsräten und Vorständen sind im Geschäftsjahr 2023 nicht aufgetreten.

## Jahres- und Konzern-Abschlussprüfung sowie Prüfung des Vergütungsberichts

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, prüfte den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2023 sowie den zusammengefassten Lagebericht und versah diese jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 23. Mai 2023 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erteilt.

Der Jahresabschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden nach den Regelungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften und der Konzern-Abschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt. Zudem fanden die ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften bei der Erstellung des Konzern-Abschlusses und des zusammengefassten Lageberichts Anwendung. Der Jahresabschluss, der Konzern-Abschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzern-Abschluss und der zusammengefasste Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines handelsrechtlichen Konzern-Abschlusses. Nach Feststellung des Abschlussprüfers besteht ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungssystem, das es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die vorgenannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns wurden vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigte sich intensiv mit diesen Unterlagen; der Aufsichtsrat prüfte sie auch selbst. Die Prüfungsberichte von Deloitte und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2024 in Gegenwart des Abschlussprüfers umfassend behandelt, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erstattete in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Finanz- und Prüfungsausschuss. Einen Schwerpunkt dieser Berichterstattung bildeten die im Bestätigungsvermerk beschriebenen, besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (sogenannte Key Audit Matters). Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats waren keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss war damit festgestellt.

Der Bilanzgewinn der Fraport AG betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 164,6 Mio €. In Anbetracht der Tatsache, dass Fraport weiterhin von den Nachwirkungen der Coronavirus-Pandemie betroffen war und weiterhin in hohem Umfang Investitionen getätigt wurden, hat der Vorstand der Fraport AG vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2023 wiederum auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten. Nach eingehender Prüfung unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre hat sich der Aufsichtsrat diesem Vorschlag angeschlossen.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 lag dem Aufsichtsrat vor. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen wurde:



„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.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abschlussprüfer nahm an der Besprechung des Aufsichtsrats am 15. März 2024 über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teil und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts waren gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen wurde, keine Einwendungen zu erheben. Dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer wurde zugestimmt.

Deloitte wurde ebenfalls zur Prüfung des vom Vorstand und vom Aufsichtsrat erstellten Vergütungsberichts der Fraport AG zum 31. Dezember 2023 beauftragt. Über die gesetzlich erforderliche formelle Prüfung gemäß § 162 Absatz 1, 2 AktG hinaus erfolgte auch eine inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts. Der Prüfer konnte sich auf Grundlage der von ihm durchgeführten inhaltlichen Prüfung mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden und bestätigte im Rahmen seines dahingehenden Prüfungsvermerks, dass der Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften des § 162 AktG entspricht. Der Prüfungsvermerk ist dem Vergütungsbericht beigefügt.

### Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung

Dem Aufsichtsrat obliegt auch die inhaltliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Zur Vorbereitung dieser Prüfung wurde der Abschlussprüfer Deloitte mit einer freiwilligen Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung mit begrenzter Sicherheit beauftragt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats beschäftigte sich intensiv mit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung; der Aufsichtsrat prüfte sie auch selbst.

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2024 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ordnungsgemäß ist und den handelsrechtlichen Anforderungen entspricht.

### Personalia

Mit dem Ende der Hauptversammlung am 23. Mai 2023 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats. Auf der Hauptversammlung wurden gewählt

a) zu Vertretern der Anteilseigner:

Herr Staatsminister a.D. Michael Boddenberg,

Herr Dr. Bastian Bergerhoff,

Frau Kathrin Dahnke,

Frau Dr. Margarete Haase,

Herr Harry Hohmeister,

Herr Oberbürgermeister Mike Josef,

Herr Frank-Peter Kaufmann,

Herr Lothar Klemm,

Frau Sonja Wärntges,

Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt,

b) zu Vertretern der Arbeitnehmer:

Herr Devrim Arslan,

Frau Karina Becker-Lienemann,

Herr Hakan Bölükmeşe,

Herr Sidar Kaya,

Frau Karin Knappe,

Herr Felix Kreutel,

Herr Matthias Pöschko,

Herr Mathias Venema,

Herr Özgür Yalcinkaya.

Um bei der Wahl in den Aufsichtsrat die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats angemessen zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf die Altersgrenze und die Zugehörigkeitsdauer, und um flexibel auf sich ändernde Anforderungen an die Kompetenzen reagieren zu können, wurden Frank-Peter Kaufmann und Lothar Klemm durch die Hauptversammlung 2023 entsprechend der Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Dauer bis zur Hauptversammlung 2025, also für etwa zwei Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Die Wahl der übrigen Aufsichtsratsmitglieder erfolgte für die regelmäßige Amtszeit von rund fünf Jahren bis zur Hauptversammlung 2028.

Mit Beschluss vom 4. August 2023 hat das Amtsgericht Frankfurt am Main Frau Ines Born bis zum Beginn der nächsten turnusmäßigen Amtsperiode der zu wählenden Arbeitnehmervertreter als Vertreterin der Arbeitnehmer zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich (ersatz-)bestellt, nachdem die Wahl eines Vertreters der Arbeitnehmer wegen Nichteinhaltung der Geschlechterquote gemäß § 18a MitbestG unwirksam war.

Frankfurt am Main, 15. März 2024



Staatsminister a.D. Michael Boddenberg  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

## Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f Handelsgesetzbuch (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 (Fraport AG und vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften, nachfolgend: Fraport), um eine auf den Konzern bezogene Gesamtaussage zu den Grundsätzen der Unternehmensführung zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Grundsatz 23 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Fassung vom 28. April 2022 (nachfolgend: DCGK) über die Corporate Governance der Gesellschaft.

Der Begriff „Corporate Governance“ steht bei Fraport für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -überwachung. Ziele der Corporate Governance sind bei Fraport die langfristige Wertschaffung sowie die Schaffung und Stärkung von Vertrauen bei Investoren, Kunden, Beschäftigten und in der Öffentlichkeit. Gute Corporate Governance besitzt bei Fraport daher höchsten Stellenwert. In diesem Kontext ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Fraport begleitet die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und überprüft regelmäßig die Unternehmenspraxis im Zusammenhang mit neuen gesetzlichen Vorgaben sowie weiterentwickelten nationalen und internationalen Standards und passt diese bedarfsorientiert an.

Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB wurden die folgenden Angaben nach § 289f Absatz 2 und 5 HGB sowie § 315d HGB nur insoweit in die Jahresabschlussprüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen, als geprüft wurde, ob diese gemacht wurden.

### Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Maßgebliche Grundlagen der Corporate Governance bei der Fraport AG als börsennotierter Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland sind das deutsche Aktienrecht, das Kapitalmarktrecht sowie der DCGK in seiner jeweils geltenden Fassung. Der DCGK stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international sowie national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Eine Verpflichtung zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK besteht nicht. Vorstand und Aufsichtsrat sind jedoch gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG) verpflichtet, jährlich eine Entsprechenserklärung abzugeben und hinsichtlich etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des DCGK zu informieren und diese zu begründen.

### Entsprechenserklärung vom 14. Dezember 2023

Vorstand und Aufsichtsrat gaben zuletzt am 14. Dezember 2023 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG ab:

„Die Fraport AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 15. Dezember 2022 sämtlichen am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022) entsprochen und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.“

Die Entsprechenserklärung wurde den Aktionärinnen und Aktionären unverzüglich auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](https://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft zugänglich gemacht.

### Anregungen des DCGK

Die Fraport AG erfüllt freiwillig auch die Anregungen des DCGK.

## Angaben zu weiteren Unternehmensführungspraktiken

Über die gesetzlichen Vorschriften hinaus finden bei Fraport folgende Unternehmensführungspraktiken Anwendung:

### Compliance

Die Sicherstellung integren Handelns aller Beschäftigten weltweit hat für Fraport eine hohe Bedeutung. Compliance ist eine zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens gelten bei Fraport Richtlinien, die von den Beschäftigten einzuhalten sind.

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex für Beschäftigte spiegelt die bei Fraport gelebte Wertekultur wider und enthält die Vorgabe, mit den wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend zu handeln. Der Verhaltenskodex wird fortlaufend überprüft und bei Bedarf aktualisiert.

Für Beschäftigte und Kunden stehen weltweit mehrere Wege zur Verfügung, um potenzielle Compliance-Verstöße sicher und vertrauenswürdig melden zu können. Die eingegangenen Hinweise werden sorgfältig und gewissenhaft bewertet und untersucht. Compliance-Verstöße werden systematisch geahndet und festgestellte Missstände werden beseitigt.

Die Beschäftigten von Fraport werden regelmäßig über verschiedene interne Kanäle zum Thema Compliance informiert und absolvieren Schulungen dazu. Den Beschäftigten stehen über Informationsportale der Verhaltenskodex und die übrigen im Fraport-Konzern jeweils maßgeblichen Compliance-Regelwerke zur Verfügung.

Fraport beschreibt in einem Lieferantenkodex die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit mit Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern. Der vertraglich zu vereinbarende Lieferantenkodex verpflichtet diese, die jeweils geltenden nationalen Gesetze und die relevanten international anerkannten Normen, Leitsätze und Prinzipien einzuhalten, wie sie auch im Verhaltenskodex verankert sind.

Das Compliance Management System (CMS) von Fraport ist ein systematisches Instrument, um rechts- und regelkonformes Verhalten im Konzern zu erreichen. Ziel des CMS ist eine integrale und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine rollierende Compliance-Risikoanalyse (CRA), zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört.

Beim Compliance-System im Fraport-Konzern ist zwischen zentraler und lokaler Ebene zu unterscheiden. Der Gesamtvorstand der Fraport AG trägt dabei die Verantwortung für die Organisation des Themas Compliance auch im Fraport-Konzern. Er hat den Leiter des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“, der zugleich als Chief Compliance Officer fungiert, mit der Weiterentwicklung, der Organisation und dem Betrieb des CMS der Fraport AG beauftragt. Die Konzern-Gesellschaften sind verpflichtet, ein lokales CMS nach in den einschlägigen Konzern-Richtlinien vorgegebenen Mindestvorgaben einzurichten. Die Verantwortung für die einzelnen CMS im Konzern liegt bei dem lokalen Management der jeweiligen Konzern-Gesellschaft. Die zentrale CMS-Organisation ist verantwortlich für die Konzern-Vorgaben zu Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der lokalen CMS und die Überwachung der Umsetzung dieser Vorgaben. Der Finanz- und Prüfungsausschuss wird durch den Vorstand mindestens einmal jährlich über den Stand des CMS der Fraport AG und im Konzern unterrichtet.

### Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Fraport ist ein sozial und partnerschaftlich orientierter Konzern. Ziel ist es, an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Arbeitsbedingungen zu sichern. Fraport bietet gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterbildungsmöglichkeiten sowie eine ausgeprägte Unternehmensethik. Das seit Langem bestehende Ziel von Fraport, allen Beschäftigten hohe Arbeitsplatzsicherheit zu bieten, ist gerade im aktuellen Arbeitsmarkt ein bedeutender Faktor für die Attraktivität von Fraport als Arbeitgeber. Auch ein ganzheitlicher, integrierter Arbeits- und Gesundheitsschutz ist wesentlicher Bestandteil der unternehmerischen Gesamtverantwortung Fraports. Sowohl am Standort Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen wurden entsprechend umfassende Schutzmaßnahmen ergriffen.

Der Fraport-Konzern sieht sich darüber hinaus zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt verpflichtet. Das Thema Nachhaltigkeit hatte bei Fraport in den vergangenen Jahren eine besondere Bedeutung; so ist es erklärtes Ziel der Fraport AG und des Fraport-Konzerns, bis 2045 CO<sub>2</sub>-frei in Scope 1 (direkte Emissionen) und 2 (indirekte Emissionen) zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern ambitionierte Meilensteine für CO<sub>2</sub>-Reduzierungen auf dem Weg zur angestrebten Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 beschlossen. Im Jahr 2022 wurde hierfür ein „Masterplan Dekarbonisierung“ zur Erreichung der Klimaschutzziele von Fraport verabschiedet. Nach der Fraport AG wurde der „Masterplan Dekarbonisierung“ im Laufe des Geschäftsjahres 2023 erfolgreich im gesamten Fraport-Konzern ausgerollt. In diesem Rahmen haben die Auslandsbeteiligungen analog zum Vorgehen am Standort Frankfurt Maßnahmen für einen CO<sub>2</sub>-Reduktionspfad definiert. Für die kontinuierliche Überwachung der Umsetzung des „Masterplans Dekarbonisierung“ wurde ein Dekarbonisierungsboard geschaffen, das regelmäßig über den Stand der Umsetzung an den Vorstand berichtet. Beispiele für die zahlreichen konkreten Maßnahmen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sind die Errichtung einer Freiflächen-Photovoltaikanlage an der Landebahn Nord-West, der zunehmende Einkauf von Grünstrom und der Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe von Fahrzeugen am Standort Frankfurt.

Die Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Ziele in wesentlichen Unternehmensentscheidungen ist Teil der Vorstandsbefassungen. Die Unternehmensstrategie enthält neben finanziellen auch ökologische und soziale Ziele und bildet hierüber das Grundverständnis von Fraport für eine ausgewogene Unternehmensführung ab. „Wachstum & Nachhaltigkeit“ zählen zu den drei Prioritäten der Unternehmensstrategie (neben „Effizienz & Innovation“ und „Top-Arbeitgeber“). Mittels nichtfinanzieller Kennzahlen wie der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die zum 31. Januar und zum 30. Juni erhoben werden, und der Zufriedenheit der Beschäftigten, die im Zwei-Jahres-Rhythmus ermittelt wird, misst das Unternehmen regelmäßig den Grad der Zielerreichung. Die Unternehmensplanung enthält Projekte und Maßnahmen zur Erreichung der finanziellen und der nachhaltigkeitsbezogenen Ziele.

Schließlich engagiert sich die Fraport AG durch Vereinsförderungen und die Unterstützung ehrenamtlicher Tätigkeiten gesellschaftlich, kulturell und sozial.

Weitere Unternehmensführungspraktiken sind auf der Webseite des Unternehmens unter [www.fraport.com](https://www.fraport.com) öffentlich zugänglich.

## Struktur und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Entsprechend gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan erreicht wird (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet die Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen.

### Vorstand

Der Vorstand der Fraport AG besteht aus den folgenden fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang.

Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus die „Geschäftsordnung Vorstand“, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für bestimmte wesentliche Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat.

Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und betrug bisher in der Regel fünf Jahre. Davon abweichend verlängerte der Aufsichtsrat im Jahr 2021 die Bestellung von Herrn Prof. Dr. Zieschang als Mitglied des Vorstands für weitere drei Jahre und zehn Monate bis zum 31. Januar 2026 und im Jahr 2022 die Bestellung von Frau Giesen mit Wirkung zum 1. Januar 2023 für drei weitere Jahre. Frau Kranenberg wurde bei ihrer Erstbestellung im Jahr 2022 entsprechend der Empfehlung

B.3 des DCGK für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands bestellt. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus in seiner Sitzung am 15. September 2023 beschlossen, die Bestellung von Herrn Dr. Schulte zum Mitglied des Vorstands mit Wirkung zum 1. September 2024 für weitere drei Jahre bis zum 31. August 2027 zu verlängern. Die Bestellung von Herrn Dr. Schulte hätte andernfalls am 31. August 2024 geendet. Der Aufsichtsrat hat in derselben Sitzung beschlossen, die Bestellung von Herrn Dr. Prümm zum Mitglied des Vorstands mit Wirkung zum 1. Juli 2024 für die Dauer von fünf weiteren Jahren bis zum 30. Juni 2029 zu verlängern. Die Bestellung von Herrn Dr. Prümm hätte andernfalls am 30. Juni 2024 geendet. Die Wiederbestellungen von Herrn Dr. Schulte und Herrn Dr. Prümm erfolgten entsprechend § 84 Abs. 1 Satz 3 AktG nicht vor Ablauf eines Jahres ihrer laufenden Bestellungen.

Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder wurde vom Aufsichtsrat grundsätzlich auf 65 Jahre festgelegt. Im Falle von Herrn Dr. Schulte hat sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 15. September 2023 eingehend mit der Altersgrenze auseinandergesetzt und beschlossen, von der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren bei der (Wieder-) Bestellung von Herrn Dr. Schulte bis zum 31. August 2027 ausnahmsweise abzuweichen. Für die (Wieder-) Bestellung von Herrn Dr. Schulte bis zum 31. August 2027 und die hierfür erfolgende Ausnahmeabweichung von der grundsätzlich auf 65 Jahre festgelegten Altersgrenze sprachen die laufenden Ausbaumaßnahmen in Frankfurt, Lima und Antalya, für die der Aufsichtsrat die Kontinuität im Amt des Vorstandsvorsitzenden aufgrund der langjährigen Erfahrung und Ressortzuständigkeit von Herrn Dr. Schulte für diese Projekte bis 2027 im Interesse der Gesellschaft für geboten hält.

Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2023, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG und das geltende Vergütungssystem des Vorstands sind unter [www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html](http://www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html) veröffentlicht.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.

Nähere Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften und Informationen über die jeweiligen Aufgabenbereiche finden sich im Tz. 55 des Konzern-Anhangs als Teil des Geschäftsberichts 2023. Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter [www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns/vorstand.html](http://www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns/vorstand.html) verfügbar.

### **Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Anteilseignervertretern und Arbeitnehmervertretern zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmengleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, bei einer erneuten Abstimmung eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Im Jahr 2023 trat der Aufsichtsrat zu sechs Sitzungen zusammen, wovon eine Sitzung eine Strategieklausur war. Die Sitzungen des Aufsichtsrats fanden 2023 alle in Präsenz statt, wobei für einzelne Mitglieder die Möglichkeit der virtuellen Teilnahme bestand.

Der Aufsichtsrat führt regelmäßig eine Selbstbeurteilung der Wirksamkeit seiner Tätigkeit und der Tätigkeit seiner Ausschüsse durch. Die Effizienzprüfung erfolgt üblicherweise abwechselnd in einem strukturierten Prozess mithilfe externer Berater (wie im Jahr 2022) und im Wege einer Selbstbeurteilung. Im Jahr 2023 fand anhand eines Fragenkatalogs eine Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats statt, die in der Sitzung des Aufsichtsrats am 14. Dezember 2023 vertieft diskutiert wurde. Den Schwerpunkt der Erörterung bildeten dabei Fragen der Unternehmensstrategie, die Zusammenarbeit im Aufsichtsrat, in den Ausschüssen und mit dem Vorstand, die Vorbereitung und der Ablauf der Aufsichtsratssitzungen, das Berichts- und Informationswesen sowie das Thema Digitalisierung.

Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2023 ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Fraport-Geschäftsberichts 2023 zu finden. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2023, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG, das geltende Vergütungssystem des Aufsichtsrats sowie der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Absatz 3 AktG sind unter [www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html](http://www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html) veröffentlicht.

Im Jahr 2023 fanden Wahlen der Anteilseignervertreter und der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat statt. Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung wie folgt zusammen:

### Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmer
Michael Boddenberg (Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 26.05.2020)	Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.07.2020)
Dr. Bastian Bergerhoff (Mitglied im Aufsichtsrat seit 24.05.2022)	Devrim Arslan (Mitglied im Aufsichtsrat seit 31.05.2013)
Kathrin Dahnke (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)	Karina Becker-Lienemann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)
Dr. Margarete Haase (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2011)	Ines Born (Mitglied im Aufsichtsrat seit 19.07.2022)
Harry Hohmeister (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)	Hakan Bölükmeşe (Mitglied im Aufsichtsrat seit 29.05.2018)
Mike Josef (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)	Sidar Kaya (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)
Frank-Peter Kaufmann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 30.05.2014)	Karin Knappe (Mitglied im Aufsichtsrat seit 08.06.2022)
Lothar Klemm (Mitglied im Aufsichtsrat seit 10.05.1999)	Felix Kreutel (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)
Sonja Wärntges (Mitglied im Aufsichtsrat seit 16.10.2020)	Matthias Pöschko (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2021)
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.05.2012)	Özgür Yalcinkaya (Mitglied im Aufsichtsrat seit 23.05.2023)

Mit Beschluss vom 4. August 2023 hat das Amtsgericht Frankfurt am Main Frau Ines Born bis zum Beginn der nächsten turnusmäßigen Amtsperiode der zu wählenden Arbeitnehmervertreter als Vertreterin der Arbeitnehmer zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich (ersatz-)bestellt, nachdem die Wahl eines Vertreters der Arbeitnehmer wegen Nichteinhaltung der Geschlechterquote gemäß § 18a MitbestG unwirksam war.

Nähere Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften finden sich in Tz. 56 des Konzern-Anhangs als Teil des Fraport-Geschäftsberichts 2023. Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter [www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns/aufsichtsrat-und-beraterkreis.html](http://www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns/aufsichtsrat-und-beraterkreis.html) verfügbar.

### Ausschüsse des Aufsichtsrats

Auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen und Regelungen seiner Geschäftsordnung hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Aufgaben, die Regelanzahl der Sitzungen, die tatsächliche Anzahl der Sitzungen im vergangenen Geschäftsjahr, die planmäßige Anzahl der Mitglieder sowie die tatsächlichen Mitglieder zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Erklärung.

## Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Sitzungen Regel- anzahl	Sitzungen 2023	Mitglieder Regel- anzahl	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen</li> <li>&gt; Befassung insbesondere mit</li> <li>&gt; der Prüfung der Rechnungslegung,</li> <li>&gt; der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses,</li> <li>&gt; der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Internen Revisionsystems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance</li> <li>&gt; Stellungnahme</li> <li>&gt; zum Wirtschaftsplan und zu zustimmungspflichtigen Planänderungen, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum zusammengefassten Lagebericht, zur zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer, zum Vorschlag für den Prüfungsbericht des Aufsichtsrats und zur Entlastung des Vorstands</li> <li>&gt; zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten</li> <li>&gt; Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist zuständig für das Auswahlverfahren des Abschlussprüfers</li> <li>&gt; Er überwacht die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Qualität der Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang stimmt er abschließend allen zulässigen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vorab zu</li> </ul>	4	6	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Dr. Bastian Bergerhoff Sidar Kaya Lothar Klemm Sonja Wärntges Özgür Yalcinkaya
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Investitionswesens und Vorbereitung von Beschlüssen bzw. Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung über die Gründung, den Erwerb oder die Veräußerung von unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungsunternehmen, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Gesellschaft aus der Investitions- bzw. beteiligungsbezogenen Maßnahme insgesamt zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 €</li> <li>&gt; Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung</li> </ul>	4	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Felix Kreutel (stellvertretender Vorsitz) Karina Becker-Lienemann Kathrin Dahnke Frank-Peter Kaufmann Karin Knappe Matthias Pöschko Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens</li> <li>&gt; Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung</li> </ul>	4	4	8	Hakan Bölükmeşe (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (stellvertretender Vorsitz) Karina Becker-Lienemann Dr. Bastian Bergerhoff Sidar Kaya Karin Knappe Sonja Wärntges Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidialausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern</li> </ul>	Nach Bedarf	5	8	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Vorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Hakan Bölükmeşe Dr. Margarete Haase Mike Josef Frank-Peter Kaufmann Matthias Pöschko Özgür Yalcinkaya
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt</li> </ul>	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Hakan Bölükmeşe Lothar Klemm
Nominierungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung</li> </ul>	Nach Bedarf	0	3	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Dr. Margarete Haase Mike Josef



Der Nominierungsausschuss tagte im Jahr 2023 nicht in Präsenz, sondern fasste seine Beschlüsse in zwei schriftlichen Umlaufverfahren.

## Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte während der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Versammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf im vergangenen Jahr und die Prognosen des Unternehmens durch die Berichterstattung im zusammengefassten Lagebericht informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch die Zwischenberichterstattung sowie weitere Publikationen des Unternehmens auf der Konzern-Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung.

Die Hauptversammlung findet jährlich in den ersten acht Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie die Gewinnverwendung, die Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie die Entlastung der Vorstandsmitglieder, die Wahl des Abschlussprüfers, die Änderung der Satzung der Gesellschaft, die Aufsichtsratsvergütung, die Billigung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht entweder selbst ausüben oder eine dritte Person zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen. Jede Aktie gewährt bei den Abstimmungen in der Hauptversammlung eine Stimme.

Der Vorstand ist gemäß der Satzung ermächtigt vorzusehen, dass

- die Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Ort der Hauptversammlung abgehalten wird (virtuelle Hauptversammlung) - diese Ermächtigung ist befristet und gilt für Hauptversammlungen, die innerhalb von drei Jahren nach der im Juni 2023 erfolgten Handelsregister-Eintragung dieser durch die Hauptversammlung 2023 neu geschaffenen Satzungsregelung durchgeführt werden, und kann durch entsprechenden Beschluss der Hauptversammlung (auch mehrmals) verlängert oder erneuert werden;
- Aktionäre ihre Stimme schriftlich oder im Wege elektronischer Kommunikation abgeben dürfen (Briefwahl);
- Aktionäre an einer Hauptversammlung, die keine virtuelle Hauptversammlung im Sinne der Satzung ist, auch ohne Anwesenheit an deren Ort und ohne Bevollmächtigte teilnehmen und sämtliche oder einzelne ihrer Rechte ganz oder teilweise im Wege der elektronischen Kommunikation ausüben können (Onlineteilnahme),

Die Hauptversammlung 2023 fand unter Ausnutzung der (Übergangs-)Bestimmungen des § 26n Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Aktiengesetz als virtuelle Hauptversammlung gemäß § 118a AktG ohne physische Präsenz der Aktionärinnen und Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten statt. Ordnungsgemäß angemeldete Aktionärinnen und Aktionäre und ihre Bevollmächtigten konnten die gesamte Hauptversammlung 2023 per Bild- und Tonübertragung über das im Internet zugängliche passwortgeschützte HV-Portal verfolgen und über das HV-Portal ihr Stimmrecht sowie weitere Aktionärsrechte ausüben. So konnten die ordnungsgemäß angemeldeten Aktionärinnen und Aktionäre und ihre Bevollmächtigten ihr Rede- und Auskunftsrecht in der Hauptversammlung 2023 erstmals per Videokommunikation ausüben. Damit wurde die virtuelle Hauptversammlung 2023 inhaltlich und bezüglich der Wahrung der Aktionärsrechte weitestgehend an das Format einer Präsenzhauptversammlung angeglichen. Außerdem hatten ordnungsgemäß zu der Hauptversammlung 2023 angemeldete Aktionärinnen und Aktionäre bzw. ihre Bevollmächtigten die Möglichkeit, vorab Stellungnahmen in Textform oder als Videobotschaft einzureichen.

## Zielgrößen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat, Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands

Nach dem Aktiengesetz muss bei der Fraport AG als börsennotierte Gesellschaft, für die das Mitbestimmungsgesetz gilt und deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein (Mindestbeteiligungsgebot). Im Geschäftsjahr 2023 hat die Fraport AG dieser Vorgabe entsprochen.

Für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands sind Zielgrößen und Fristen für die Erreichung dieser Ziele festzulegen.

Eine Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat ist bei der Fraport AG nicht erforderlich, da für den Aufsichtsrat der Fraport AG gemäß § 96 Absatz 2 AktG bereits eine feste Geschlechterquote gilt.

### Zielgrößen für den Vorstand

Gilt für den Vorstand das oben genannte Mindestbeteiligungsgebot, entfällt nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes die Pflicht zur Festlegung einer Zielgröße für die Beteiligung von Frauen im Vorstand. Der Aufsichtsrat hat die im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 festgelegte Zielgröße von 25 % für den Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG auch nach Wegfall der Pflicht zur Zielgrößensetzung für den Vorstand unverändert bestehen lassen. Seit dem Eintritt von Julia Kranenberg zum 1. November 2022 in den Vorstand der Fraport AG beträgt der Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG 40 %.

### Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

Nach § 76 Absatz 4 AktG und Grundsatz 3 DCGK legt der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen fest.

Der Vorstand hat für die Fraport AG eine Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“ an den Vorstand) von 31,8 % und eine Zielgröße von 30,9 % für den Frauenanteil in der darunterliegenden Führungsebene („direct reports“ an die erste Führungsebene nach dem Vorstand) für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2026 festgelegt. Für den Konzern hat der Vorstand darüber hinaus für denselben Zeitraum eine Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“ an den Vorstand) von 30,8 % und eine Zielgröße von 30,2 % für den Frauenanteil in der darunterliegenden Führungsebene („direct reports“ die erste Führungsebene nach dem Vorstand) beschlossen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 lag der tatsächlich erreichte Frauenanteil bei der Fraport AG in der ersten Führungsebene bei 23,8% und in der zweiten Führungsebene bei 31,8 %. Im Konzern lag der zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 erreichte Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 24,4 % und in der zweiten Führungsebene bei 33,9 %.

### Geschlechterquote im Aufsichtsrat

Gemäß § 96 Absatz 2 AktG (Grundsatz 11 DCGK) ist bei Neuwahlen und Entsendungen in den Aufsichtsrat der Fraport AG die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Anteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat zu erfüllen. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseignervertreter und der Seite der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat getrennt zu erfüllen sind. Diese Anforderung wurde im Rahmen der Neuwahlen der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung am 23. Mai 2023 erfüllt. Der Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Jahr 2023 lagen entsprechende Beschlüsse des Nominierungsausschusses zugrunde.

Bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter durch die Delegiertenversammlung im Mai 2023 wurden abweichend hiervon nur zwei Personen als weibliche Arbeitnehmervertretende in den Aufsichtsrat gewählt, womit die getrennt zu erfüllende Mindestquote von 30 % Frauen auf der Seite der Arbeitnehmervertreter nicht eingehalten worden war. Gemäß den Regelungen des Mitbestimmungsgesetzes wurde daher zur Erreichung der Geschlechterquote die Wahl desjenigen männlichen Bewerbers auf der Arbeitnehmervertreterseite für unwirksam erklärt, der in dem jeweiligen Wahlgang nach der Reihenfolge der auf die Bewerber entfallenden Höchstzahlen die niedrigsten Höchstzahlen erhalten hat. Das Amtsgericht Frankfurt am Main hat daraufhin auf Antrag des Vorstands der Fraport AG mit Beschluss vom 4. August 2023 Frau Ines Born (von der Gewerkschaft ver.di) bis zum Beginn der nächsten turnusgemäßen Amtsperiode der zu wählenden Arbeitnehmervertreter als Vertreterin der Arbeitnehmer zum Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft bestellt.

## Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats; Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand sowie Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat hat am 13. März 2023 ein neues Anforderungsprofil für die Aufsichtsratsmitglieder der Fraport AG verabschiedet, das unter anderem vorsieht, dass der Aufsichtsrat insgesamt über angemessene Expertise im Hinblick auf für Fraport bedeutsame Nachhaltigkeitsfragen sowie die Nachhaltigkeitsberichterstattung verfügen soll.

Danach sind die Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium (einschließlich des Diversitätskonzepts) wie folgt formuliert:

„Ziel ist es, den Aufsichtsrat so zu besetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung der Geschäftsführung des Unternehmens durch den Aufsichtsrat sichergestellt ist. Dabei ist zu beachten, dass der Aufsichtsrat als Kollektivorgan in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügt. Es kann in diesem Zusammenhang nicht erwartet werden, dass jedes einzelne Aufsichtsratsmitglied alle erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in vollem Umfang aufweist, jedoch soll für jeden Aspekt der Aufsichtsrats Tätigkeit mindestens ein Aufsichtsratsmitglied als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stehen, sodass die umfassenden Kenntnisse und Erfahrungen durch die Gesamtheit der Aufsichtsratsmitglieder abgebildet werden. Diese sollten unter anderem ein Verständnis des relevanten Marktumfelds, finanzwirtschaftliche und kaufmännische Erfahrung sowie die regionale Verankerung umfassen.

Daneben sind von jedem Aufsichtsratsmitglied bestimmte unverzichtbare allgemeine Kenntnisse und Erfahrungen zu verlangen, die der Art, dem Umfang und der Komplexität der Geschäfte sowie der Risikostruktur eines international agierenden Unternehmens wie der Fraport AG angemessen sind.

Unter Wahrung der vom Aufsichtsrat festgelegten Regel-Altersgrenze von 72 Jahren im Zeitpunkt der Wahl beziehungsweise Wiederwahl, von der im begründeten Einzelfall abgewichen werden darf, soweit keine Zweifel an der Eignung der vorgeschlagenen Personen bestehen und deren Wahl trotz Überschreitens der Altersgrenze im Interesse des Unternehmens zweckmäßig erscheint, sowie den vom Aufsichtsrat festgelegten Zielgrößen von einem Anteil von in der Regel mindestens 30 % an Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat, die zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht älter als 62 Jahre sind, sollen Kandidaten vorgeschlagen werden, die durch ihre Integrität, Leistungsbereitschaft, zeitliche Verfügbarkeit und Persönlichkeit in der Lage sind, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen der Fraport AG in der Öffentlichkeit zu wahren. Bei den Wahlvorschlägen ist auch auf Vielfalt (Diversity) zu achten und eine Berücksichtigung von Frauen und Männern entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen sicherzustellen. Dem Aufsichtsrat sollen zudem mindestens drei unabhängige Mitglieder angehören.“

Die vormals starre Altersgrenze von 72 Jahren zum Zeitpunkt der (Wieder-)Wahl wurde durch die Änderung der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat in der Sitzung des Aufsichtsrats am 13. März 2023 folglich flexibler gestaltet. Danach gilt für Aufsichtsratsmitglieder eine Altersgrenze von in der Regel maximal 72 Jahren zum Zeitpunkt der Wahl oder Wiederwahl. Von dieser Altersgrenze darf im begründeten Einzelfall abgewichen werden, soweit keine Zweifel an der Eignung der vorgeschlagenen Personen bestehen. Das 2023 überarbeitete Anforderungsprofil für Aufsichtsratsmitglieder sieht daneben vor, dass dem Aufsichtsrat zudem mindestens drei unabhängige Mitglieder angehören. Für einen ausgewogenen Mix aus Erfahrung und neuen Kräften im Aufsichtsrat sollen mindestens 30 % der Anteilseignervertreter zum Zeitpunkt der Wahl oder Wiederwahl nicht älter als 62 Jahre alt sein.

Bei der Wahl der Anteilseignervertreter durch die Hauptversammlung 2023 waren Herr Klemm und Herr Kaufmann zum Zeitpunkt der Wiederwahl älter als 72 Jahre. Der Aufsichtsrat hat sich hiermit in seiner Sitzung am 13. März 2023 auseinandergesetzt und mit der erforderlichen Mehrheit die Wahl von Herrn Klemm und Herrn Kaufmann für die Dauer von zwei Jahren vorgeschlagen, während der Hauptversammlung für die übrigen Kandidaten eine Amtszeit von fünf Jahren vorgeschlagen wurde. Die Ausnahmeabweichung von der Regelaltersgrenze wurde bei den Herren Klemm und Kaufmann damit begründet, dass Herr Klemm als Vorsitzender des Beteiligungs- und Investitionsausschusses den Bau von Terminal 3 und den Ausbau der Flughäfen in Lima und in Antalya als wichtige Infrastrukturprojekte in dieser entscheidenden Phase mit seiner großen Erfahrung für weitere zwei Jahre begleiten soll, und dass Herr Kaufmann die wichtigen Themen Klimaschutz und Dekarbonisierung engagiert vorantreibt. Die Hauptversammlung 2023 ist dem Wahlvorschlag gefolgt und hat Herrn Klemm und Herrn Kaufmann als Ausnahme von der Regelaltersgrenze von 72 Jahren zum Zeitpunkt der Wiederwahl jeweils für eine Amtszeit von zwei Jahren nochmals in den Aufsichtsrat gewählt. Da somit die Amtszeit von zwei Mitgliedern des Aufsichtsrats von der der übrigen Aufsichtsratsmitglieder

abweicht, wird dadurch auch die graduelle Bildung eines Aufsichtsrats mit gestaffelten Amtszeiten der Aufsichtsratsmitglieder („Staggered Board“) für die Zukunft ermöglicht.

Im Hinblick auf die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Mindestanteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat zuletzt im Jahr 2022 beschlossen, dass diese Quote von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmervertreter getrennt zu erfüllen ist. Dieser Zielsetzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat aus vier weiblichen und sechs männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern (siehe oben unter „Geschlechterquote im Aufsichtsrat“).

Gemäß § 100 Abs. 5 AktG muss mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Laut der Empfehlung D.3 des DCGK soll der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung aus besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung aus besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören gemäß der Empfehlung D.3 des DCGK auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein.

Mit den Aufsichtsratsmitgliedern Frau Dr. Margarete Haase, die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses ist, und Frau Sonja Wärtnges verfügen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses über den nach § 100 Absatz 5 AktG geforderten Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Darüber hinaus verfügt auch Frau Kathrin Dahnke über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und Abschlussprüfung im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG.

Frau Dr. Haase hat ein Studium zur Diplom-Kauffrau an der Wirtschaftsuniversität Wien absolviert und wurde dort promoviert. Zusätzlich absolvierte sie das Executive Education Programme der Harvard Business School in Boston. Frau Dr. Haase verantwortete im Verlauf ihres beruflichen Werdegangs zahlreiche Funktionen, die sie als Expertin auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung ausweisen. Sie war unter anderem Leiterin im Controlling, Bereichsleiterin für die Konzernplanung und -steuerung, kaufmännische Leiterin, Director Corporate Audit sowie Vorstandsmitglied von Gesellschaften des Daimler-Konzerns. Bis April 2018 war Frau Dr. Haase Vorstand für Corporate Finance, Human Resources und Investor Relations bei der Deutz AG, Köln. Seit Februar 2016 ist Frau Dr. Haase Mitglied der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex.

Frau Wärtnges absolvierte ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der TU Braunschweig und der Universität Hannover, das sie als Diplom-Ökonomin abschloss. Frau Wärtnges war mehrere Jahre bei führenden Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften tätig und ist seit 2013 Finanzvorstand und seit 2017 zudem Vorstandsvorsitzende der BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG). In dieser Funktion verantwortet Frau Wärtnges unter anderem „Environmental, Social & Governance“- und Nachhaltigkeitsthemen sowie den Nachhaltigkeitsbericht, den die BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG) seit 2011 aufstellt.

Frau Dahnke absolvierte ein Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Georg-August-Universität Göttingen mit dem Abschluss zur Diplom-Kauffrau. Sie leitete die Finanzabteilung bei der Beiersdorf AG, war Direktorin für Finanzen und Mitglied des Vorstands für den Bereich Finanzen und Controlling bei der DMG Mori Seiki Aktiengesellschaft (vormals GILDEMEISTER AG) und war Finanzvorständin (CFO) sowohl bei der OSRAM Licht AG als auch bei der Ottobock SE & Co KGaA.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG erfüllt damit die aktienrechtlichen Anforderungen im Hinblick auf das Erfordernis von Aufsichtsratsmitgliedern mit Sachverstand in den Bereichen Rechnungslegung und Abschlussprüfung.

Dem Aufsichtsrat soll auf der Anteilseignerseite eine nach deren Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören; dabei soll die Eigentümerstruktur berücksichtigt werden (vgl. Empfehlung C.6 DCGK). Hierzu hat der Aufsichtsrat beschlossen, dass dem Gremium mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen.

Die oben genannten Ziele und Empfehlungen wurden und werden dadurch erfüllt, dass dem Aufsichtsrat im Berichtsjahr mit Frau Dr. Margarete Haase, Frau Kathrin Dahnke, Frau Prof. Dr. Ing. Katja Windt sowie Frau Sonja Wärtnges, vier von der Gesellschaft, ihrem Vorstand sowie von den kontrollierenden Aktionären (Land Hessen und Stadt Frankfurt) unabhängige

Anteilseignervertreter angehörten. Bei der Wahl der Anteilseignervertreter waren fünf, und damit im Einklang mit dem Anforderungsprofil für die Mitglieder des Aufsichtsrats mehr als 30 % der zur Wahl stehenden Kandidatinnen und Kandidaten der Anteilseignerseite, nicht älter als 62 Jahre alt.

Darüber hinaus erfüllt die Fraport AG auch die Empfehlungen C.7 und C.9 DCGK, wonach mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter von der Gesellschaft und vom Vorstand bzw. mindestens zwei der Anteilseignervertreter unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein sollen. Bei der Einschätzung der Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats von der Gesellschaft und vom Vorstand, soll nach der Empfehlung C.7 des DCGK unter anderem berücksichtigt werden, ob das Aufsichtsratsmitglied dem Aufsichtsrat seit mehr als 12 Jahren angehört.

Frau Dr. Haase ist aus Sicht von Vorstand und Aufsichtsrat trotz der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der Fraport AG seit mehr als zwölf Jahren (Mitglied seit 1. Januar 2011) als von der Gesellschaft und vom Vorstand unabhängig einzuordnen. Aufgrund ihrer Persönlichkeit, ihrer Integrität sowie ihrer Professionalität, verbunden mit langjährigen diversen beruflichen Tätigkeiten mit Führungsverantwortung außerhalb von Fraport, bestehen keinerlei Zweifel im Hinblick auf ihre Unabhängigkeit von der Fraport AG und vom Vorstand. Frau Dr. Haase zeigt durch ihre Arbeit als Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses, dass sie in ihrer Aufsichtsratsarbeit bei der Fraport AG über die notwendige kritische Distanz zur Gesellschaft und zum Vorstand verfügt. Aufgrund ihres Formats und ihrer Souveränität führt sie offen Diskussionen mit dem Vorstand und hinterfragt Vorlagen kritisch. Dr. Haase ist ferner auch Mitglied des Aufsichtsrats der Marquard & Bahls AG und Vorsitzende des Aufsichtsrates der ams OSRAM AG, was ihre Unabhängigkeit von der Fraport AG und ihrem Vorstand unterstreicht.

Dem Aufsichtsrat gehören keine ehemaligen Mitglieder des Vorstands der Fraport AG an.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand und auf Grundlage der Vorarbeit durch den Präsidialausschuss für die langfristige Nachfolgeplanung des Vorstands. Bei der langfristigen Nachfolgeplanung wird neben den Anforderungen des Aktiengesetzes und des DCGK die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen, der Struktur des Vorstands einschließlich der Ressortverteilung und der genannten persönlichen Kriterien entwickelt der Präsidialausschuss ein Idealprofil, auf dessen Basis er eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellt. Mit diesen Kandidaten werden strukturierte Gespräche geführt. Anschließend wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung zur Beschlussfassung unterbreitet. Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auch auf die Diversität in diesem Gremium (Empfehlung B.1 DCGK). Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat hinsichtlich des Vorstands – vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Qualifikation seiner Mitglieder – derzeit noch kein ausformuliertes Diversitätskonzept.

Der Stand der Umsetzung des Anforderungsprofils für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Fraport AG ist im Überblick in der nachstehenden Qualifikationsmatrix dargestellt. Die allgemeinen Anforderungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Fraport sind von allen Aufsichtsratsmitgliedern erfüllt. Dies beinhaltet ein allgemeines Verständnis der Luftverkehrswirtschaft, insbesondere des Marktumfelds eines Flughafenbetreibers, der einzelnen Geschäftsfelder, der Kundenbedürfnisse, der Regionen, in denen die Fraport AG tätig ist, und der strategischen Ausrichtung des Unternehmens sowie des Gesamt-Konzerns. Die zum Zeitpunkt dieser Erklärung im Amt befindlichen Mitglieder des Aufsichtsrats sind folglich in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem Fraport tätig ist, vertraut.

Die nachstehende Tabelle enthält nähere Angaben zu den derzeitigen Mitgliedern des Aufsichtsrats.

### Qualifikationsmatrix: Anteilseignervertreter

	Michael Boddenberg	Dr. Bastian Bergerhoff	Kathrin Dahnke	Dr. Margarete Haase
Mitglied seit	26.05.2020	24.05.2022	23.05.2023	01.01.2011
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	weiblich
Geburtsjahr	1959	1968	1960	1953
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Österreichisch
Ausbildungshintergrund	Meister im Fleischerhandwerk	Promovierter Diplom-Physiker	Diplom-Kauffrau	Promovierte Diplom-Kauffrau
Beruf	Hessischer Staatsminister a.D., Mitglied des Hessischen Landtags	Stadtkämmerer und Dezernent für Finanzen, Beteiligungen und Personal der Stadt Frankfurt am Main	Selbständige Unternehmensberaterin	Selbständige Unternehmensberaterin
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	X	X	X
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)			X	X
Personalführung/Personalmanagement	X	X		X
Internationale Geschäftsaktivitäten/ Internationale Erfahrung			X	X
Rechnungslegung	X		X	X
Abschlussprüfung			X	X
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement		X	X	X
Recht und Compliance				
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung	X	X	X	
Strategieentwicklung und -umsetzung	X	X	X	X
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit		X		X

### Qualifikationsmatrix: Arbeitnehmervertreter

	Devrim Arslan	Karina Becker-Lienemann	Ines Born	Hakan Bölükmeşe
Mitglied seit	31.05.2013	23.05.2023	19.07.2022	29.05.2018
gewählt/bestellt bis	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
Geschlecht	männlich	weiblich	weiblich	männlich
Geburtsjahr	1977	1970	1989	1976
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch/Türkisch
Ausbildungshintergrund	Kfz-Mechaniker	Kaufmännische Ausbildung; Ausbildung im medizinisch-dermatologischen Bereich	Verwaltungsfachwirtin und Kauffrau für Bürokommunikation	Chemielaborant, Geprüfter Flugzeugabfertiger und Studium an der europäischen Akademie der Arbeit
Beruf	Assistent des Vorstandes der komba gewerkschaft	Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Vorsitzende des Konzernbetriebsrates der Gebr. Heinemann SE & Co. KG, Stellvertretende Konzernbetriebsratsvorsitzende der Fraport AG	Gewerkschaftssekretärin (Gewerkschaft ver.di)	Betriebsratsvorsitzender Fraport AG
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer
Unabhängigkeit von Mehrheitsaktionären (s. Empfehlung C.9)	X	X	X	X
Personalführung/Personalmanagement	X		X	X
Internationale Geschäftsaktivitäten/ Internationale Erfahrung				
Rechnungslegung			X	
Abschlussprüfung				
Interne Kontrollsysteme, Risikomanagement				
Recht und Compliance			X	
Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsberichterstattung			X	
Strategieentwicklung und -umsetzung				
IT und Digitalisierung, Cyber- und IT-Sicherheit				

	<b>Harry Hohmeister</b>	<b>Mike Josef</b>	<b>Frank-Peter Kaufmann</b>	<b>Lothar Klemm</b>	<b>Sonja Wärtnges</b>	<b>Prof. Dr.-Ing. Katja Windt</b>
	23.05.2023	23.05.2023	30.05.2014	10.05.1999	16.10.2020	11.05.2012
	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2025	Mai 2025	Mai 2028	Mai 2028
	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich
	1964	1983	1948	1949	1967	1969
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Luftverkehrskaufmann	Diplom-Politologe	Diplom-Physiker	Jurist	Diplom-Kauffrau	Promovierte Diplom-Ingenieurin Maschinenbau
	Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG	Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main	Pensionär, selbständiger Unternehmensberater	Hessischer Staatsminister a.D., selbständiger Rechtsanwalt	Vorsitzende des Vorstands der BRANICKS GROUP AG (vormals: DIC Asset AG)	Mitglied der Geschäftsführung der SMS group GmbH
		X	X		X	X
	X			X	X	X
	X	X	X	X	X	X
	X			X	X	X
	X		X		X	
	X			X	X	X
	X		X			X
	X	X		X	X	X
	X				X	X

	<b>Sidar Kaya</b>	<b>Karin Knappe</b>	<b>Felix Kreutel</b>	<b>Matthias Pöschko</b>	<b>Mathias Venema</b>	<b>Özgür Yalcinkaya</b>
	23.05.2023	08.06.2022	23.05.2023	01.01.2021	01.07.2020	23.05.2023
	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028	Mai 2028
	männlich	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich
	1989	1975	1974	1973	1972	1978
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik	Physiklaborantin, Dipl.-Ing. Umwelttechnik/Umweltmesstechnik und Master of Arts Personalentwicklung	Diplom-Ingenieur (Bauingenieurwesen); Master of Business Administration	Kfz-Mechatroniker/ Rettungssanitäter/ Hauptbrandmeister Werkfeuerwehrmann	Magister Politikwissenschaft, Volkswirtschaftslehre sowie Mittlere und Neuere Geschichte	Ausbildung zum Metallbauer
	Kaufmännischer Angestellter und Betriebsrat der Fraport Ground Services GmbH	Freigestellte Betriebsrätin, Vorsitzende des Konzernbetriebsrates der Fraport AG	Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG	Feuerwehrmann/ Betriebsratsmitglied	Gewerkschaftssekretär (Gewerkschaft ver.di)	Kaufmännischer Angestellter und Betriebsratsvorsitzender der Fraport Ground Services GmbH
	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	Arbeitnehmer	X	Arbeitnehmer
	X	X	X	X	X	X
	X	X	X		X	X
		X				
		X	X		X	
		X	X		X	
		X	X			

## Weitere Angaben

### Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 erfolgen im Vergütungsbericht. Der Vergütungsbericht wurde einer formellen und inhaltlichen Prüfung durch den Abschlussprüfer Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, unterzogen. Der Vergütungsbericht ist als gesondertes Dokument unter [www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html](https://www.fraport.com/de/investoren/publikationen-termine.html) veröffentlicht.

### Erwerb oder Veräußerung von Aktien der Gesellschaft (Directors' Dealings)

Gemäß Artikel 19 der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) sind Organmitglieder und sonstige Führungspersonen (Directors) und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente offenzulegen, soweit der Wert der innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 20.000 € übersteigt. Die Mitteilungen darüber werden unverzüglich von der Fraport AG veröffentlicht.

### Anteilsbesitz der Organe

Der Gesamtaktienbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb von 1 % der von der Fraport AG insgesamt ausgegebenen Aktien.

### Risiko- und Chancenmanagement

Corporate Governance bedeutet für Fraport auch einen verantwortungsvollen Umgang mit Unternehmensrisiken und -chancen. Aus diesem Grund hat Fraport ein umfassendes konzernweites Risiko- und Chancenmanagementsystem eingeführt. Die Struktur des Risiko- und Chancenmanagementsystems sowie ein Bericht über wesentliche Risiken und unternehmerische Chancen werden durch den Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Geschäftsjahr eingehend dargestellt. Unterjährige Veränderungen wesentlicher Risiken oder die Erschließung wesentlicher Chancen werden je nach Bedeutung für das Unternehmen entweder per Ad-hoc-Mitteilung oder im Rahmen der unterjährigen Finanzberichterstattung veröffentlicht.

Das Interne Kontrollsystem (IKS) sowie das Risikomanagementsystem (RMS) sind durch Richtlinien im Fraport-Konzern implementiert. Im Risikomanagementsystem werden auch die Maßnahmen zur Erfüllung der nachhaltigkeitsbezogenen Unternehmensziele (fortlaufend) einer Abweichungsanalyse unterzogen.

Zur Angemessenheitsprüfung werden die Prozesse, Risiken und Kontrollen im zentralen IKS jährlich überprüft und aktualisiert. Die Wirksamkeitsprüfung des IKS erfolgt durch ein jährliches Control-Self-Assessment durch die Kontrollverantwortlichen mit Freigabe durch die Prozessverantwortlichen (Vier-Augen-Prinzip). Die Ergebnisse des Control-Self-Assessments werden jährlich im Finanz- und Prüfungsausschuss präsentiert. Das IKS sowie die Weiterentwicklung des RMS werden durch die Interne Revision überprüft.

Das Risikofrüherkennungssystem ist zudem Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer. Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung wird durch den Aufsichtsrat überwacht. Für Fraport übernimmt dies gemäß § 107 Absatz 3 AktG der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Fraport AG.

### Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Fraport erstellt seinen Konzern-Abschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nach § 315 Absatz 5 HGB wird ein zusammengefasster Lagebericht erstellt. Der Jahresabschluss der Fraport AG wird nach den Vorschriften des HGB erstellt. Nähere Angaben zu den Grundsätzen der Bilanzierung liefern die Anhänge der jeweiligen Abschlüsse. Der Jahres- und der Konzern-Abschluss werden innerhalb von 90 Tagen nach Ende des Geschäftsjahres veröffentlicht.

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2023 die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main (nachfolgend: Deloitte), die Fraport nach dem Prüferwechsel im Geschäftsjahr 2023 erstmals prüfte. Vor der Unterbreitung des Wahlvorschlags haben der Aufsichtsrat und sein Prüfungsaus-



schluss eine Unabhängigkeitserklärung von Deloitte eingeholt. Die Prüfung des Konzern-Abschlusses und des zusammengefassten Lageberichts erfolgte in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass er den Aufsichtsrat der Fraport AG über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Prüfung des Konzern-Abschlusses und des zusammengefassten Lageberichts ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren beziehungsweise im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Prüfung des Konzern-Abschlusses oder des zusammengefassten Lageberichts Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der vom Vorstand und vom Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

Der Abschlussprüfer nahm unterjährig auch an den Beratungen des Finanz- und Prüfungsausschusses zu den Konzern-Zwischenabschlüssen und an den Beratungen des Aufsichtsrats der Fraport AG über den Jahres- und Konzern-Abschluss teil. Entsprechend der Empfehlung D.10 des DCGK diskutierte der Finanz- und Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse. Die Vorsitzende des Prüfungsausschusses Frau Dr. Haase tauschte sich regelmäßig mit dem Abschlussprüfer über den Fortgang der Prüfung aus und berichtete dem Ausschuss hierüber. Der Finanz- und Prüfungsausschuss berät regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand.

### **Offenlegung der Zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung**

Die Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung hat der Vorstand am 15. März 2024 unter [www.fraport.de/corporategovernance](https://www.fraport.de/corporategovernance) offengelegt.

## Aktie und Investor Relations

### Aktienentwicklung 2023

Zentrale Themen des Börsenjahres 2023 waren die globalen Inflationsentwicklungen, einhergehend mit Leitzinsentscheidungen und Erwartungen über zukünftige Leitzinsentwicklungen. Zudem bewegten anhaltende geopolitische Krisen, wie der russische Angriffskrieg auf die Ukraine, und neue Krisen, wie die Eskalation des Krieges zwischen Israel und der islamistischen Hamas, das Börsengeschehen. Im ersten Quartal führte der Zusammenbruch der Silicon Valley Bank in den USA und die notwendige Rettung der schweizer Credit Suisse Bank durch die UBS Bank zu zusätzlicher Volatilität an den Aktienmärkten.

In diesem von Unsicherheit geprägten Umfeld legte der deutsche Leitindex DAX um 20,3 % zu und kompensierte damit die Verluste des Vorjahres. In Höhe von 16.752 Punkten schloss der Index nahe seinem Rekordhoch, das im Dezember 2023 mit 16.794 Punkten erreicht wurde. Auch der Index der mittelgroßen Werte MDAX steigerte sich im vergangenen Jahr. Mit einem Zuwachs von 8,0 % auf rund 27.137 Punkte konnte der MDAX die Vorjahresverluste jedoch nicht gänzlich ausgleichen und blieb entsprechend deutlich unter seinem Rekordhoch des Jahres 2021.

Nach spürbaren Verlusten im Geschäftsjahr 2022 erholte sich die Fraport-Aktie im Jahr 2023 spürbar und erreichte mit einem Jahresschlusskurs von 54,76 € einen deutlichen Zuwachs von 43,9 %. Bereits im ersten Quartal des Jahres verzeichnete die Fraport-Aktie ein klares Kursplus. Getragen von der Aussicht auf mögliche Leitzinssenkungen entwickelte sich die Aktie im Januar rasant und erreichte zum Ende des Monats einen Anstieg von mehr als 36 % gegenüber dem Schlusskurs des Vorjahres. Im Zusammenhang mit der Regionalbankenkrise in den USA, ausgelöst durch den Zusammenbruch der Silicon Valley Bank, gaben die Fraport-Titel im März jedoch einen Teil ihrer Performance ab. Mit einem Kurs von 46,31 € schloss die Aktie das erste Quartal dennoch deutlich positiv (+21,7 %). Mit einem Zuwachs von 5,5 % auf 48,86 € und einem weiteren Anstieg auf 50,24 € (+2,8 %) wies die Fraport-Aktie auch in den Quartalen zwei und drei des Geschäftsjahres insgesamt positive Kursentwicklungen aus. Die Eskalation des Krieges zwischen Israel und der islamistischen Hamas führte zu Beginn des vierten Quartals zu einem deutlichen Kursrücksetzer. In Höhe von 44,64 € verzeichnete die Fraport-Aktie am 20. Oktober einen Abschlag von mehr als 11 % gegenüber dem Schlusskurs des dritten Quartals. Die Hoffnung auf mögliche Leitzinssenkungen führte im Anschluss zu deutlichen Kurszuwächsen. In Höhe von 56,80 € erreichte die Aktie ihren Jahreshöchstkurs am 14. Dezember, ehe sie unweit davon das Börsenjahr mit einem Kurs von 54,76 € abschloss. Das vierte Quartal erreichte damit ein Plus von 13,1 %.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag inklusive strategischer Aktionäre, die nicht dem Free Float zugerechnet werden, zum Jahresschluss bei rund 5,1 Mrd € (im Vorjahr: 3,5 Mrd €). Nach Abzug der strategischen Aktionäre Land Hessen, Stadt Frankfurt, der Deutschen Lufthansa sowie der Aktien im Eigenbesitz belief sich die indexrelevante Marktkapitalisierung auf knapp 2,0 Mrd € (im Vorjahr: 1,4 Mrd €). Die Aktie belegte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 31. Rang der 50 MDAX-Aktien. Mit durchschnittlich 149.982 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie im Jahr 2023 unter dem Vorjahresniveau von 202.994.

#### Fraport-Aktie

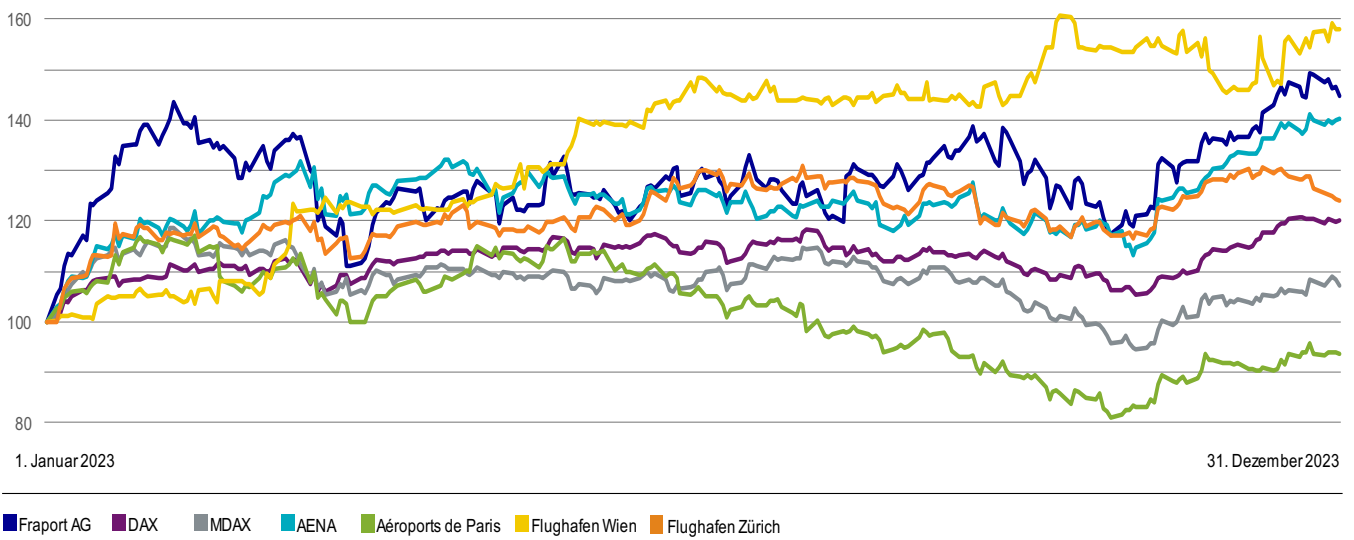
	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Eröffnungskurs in €	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94
Schlusskurs in €	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17
Veränderung absolut in €	+16,71	-21,13	+9,82	-26,42	+13,32	-29,40	+35,69	-2,77
Veränderung in %	+43,9	-35,7	+19,9	-34,9	+21,3	-32,0	+63,5	-4,7
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	56,80	67,62	68,30	75,50	78,68	96,94	91,86	58,94
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	38,05	36,20	43,12	30,01	61,44	61,56	55,26	45,25
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	49,10	48,08	55,58	44,52	73,20	79,18	74,12	51,77
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	149.680	202.994	256.728	398.143	128.953	160.367	173.015	173.666
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	5.064	3.518	5.472	4.564	7.007	5.776	8.494	5.192

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen im Jahr 2023 folgende Entwicklungen auf:

AENA +39,9 %, Aéroports de Paris -6,4 %, Flughafen Wien +57,3 % und Flughafen Zürich +22,7 %.

### Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2023

in % (auf 100 indiziert)



Quelle: Nasdaq

### Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zu DAX und MDAX in den letzten 10 Jahren

in % (auf 100 indiziert)



Quelle: Nasdaq

## Entwicklung der Aktionärsstruktur

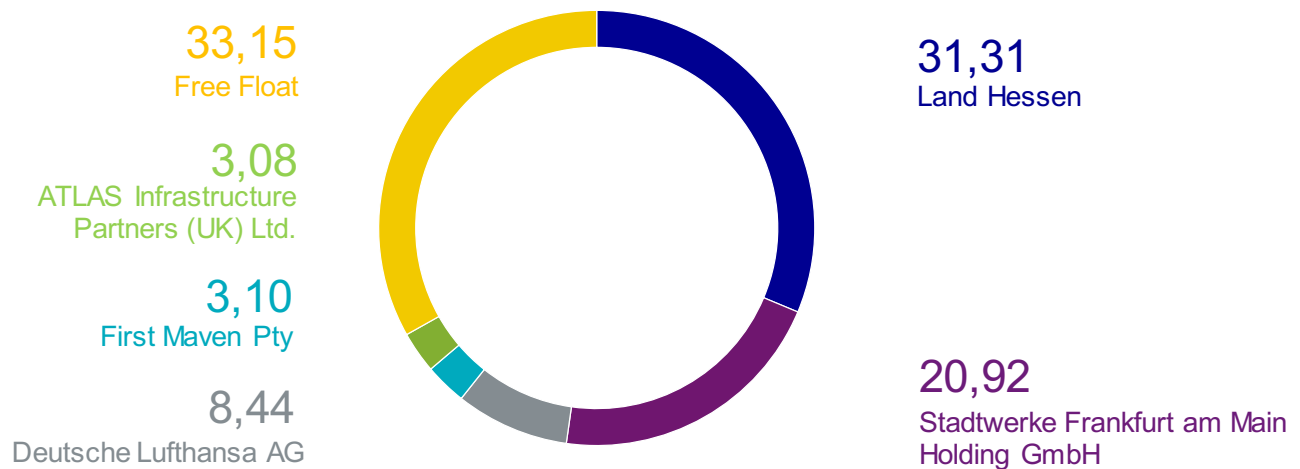
Im vergangenen Geschäftsjahr wurden Fraport folgende Änderungen an der Aktionärsstruktur berichtet:

### Stimmrechtsmitteilungen gemäß §§ 33 und 34 WpHG

Stimmrechtsinhaber <sup>1)</sup>	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
ATLAS Infrastructure Partners (UK) Ltd.	31. Januar 2023	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,08 %
First Maven Pty Ltd.	6. Oktober 2023	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,10 %

### Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2023<sup>1)</sup>

in %



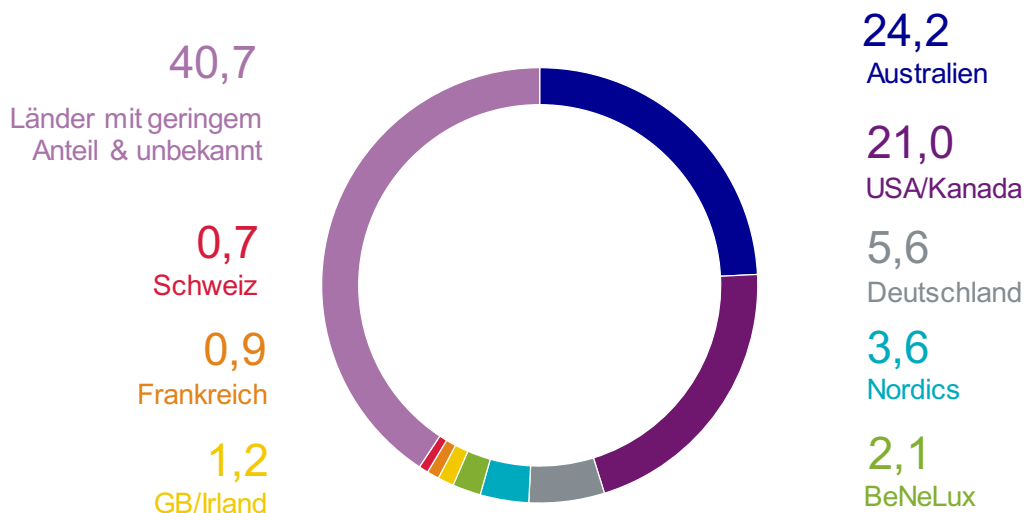
<sup>1)</sup> Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2023 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Die Mehrheit der rund 92,5 Mio Aktien entfiel mit zusammengerechnet 52,23 % auf deutsche Gebietskörperschaften. Mit einem Anteil von 31,31 % war das Land Hessen größter Anteilseigner des Unternehmens, während die Stadt Frankfurt am Main 20,92 % der Aktien hielt. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt wird mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH gehalten. Die Deutsche Lufthansa AG verfügte über einen Anteil von 8,44 % beziehungsweise gut 7,8 Mio Stückaktien und war damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Weitere Anteilseigner, die die gesetzliche Meldeschwelle von 3 % der ausstehenden Fraport-Aktien überschritten haben, waren First Maven Pty (3,10 %) sowie ATLAS Infrastructure Partners (UK) Ltd., deren jeweilige Portfolios in Australien verwaltet werden.

Soweit bekannt, verteilte sich der in Streubesitz befindliche Anteil der Fraport-Aktien auf folgende Länder:

### Streubesitz-Verteilung<sup>1)</sup>

in %



<sup>1)</sup> Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2023 ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, der Deutschen Lufthansa AG und eigene Aktien. Anteile, die über mehrere Tochtergesellschaften gehalten wurden, wurden zusammengefasst.  
Quelle: Bloomberg, Januar 2024

## Dividende für das Geschäftsjahr 2023 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, darunter vor allem die Erhöhung der Nettofinanzschulden des Fraport-Konzerns, und den anhaltend hohen Investitionen in den Ausbau der Kapazitäten, beabsichtigen der Vorstand und der Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2024 keine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2023 vorzuschlagen, sondern den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2023 in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Mittelfristig zielt der Vorstand darauf ab, erneut eine Dividendenpolitik einzuführen. Vor Beginn der Coronavirus-Pandemie war dies eine Dividende in Höhe von etwa 40 % bis 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG. Zudem verfolgte der Vorstand den zweiten Grundsatz einer im Vorjahresvergleich mindestens stabile Dividende je Aktie.

## Investor Relations (IR)

Eine konsistente, zeitnahe und transparente Kommunikation mit Investoren und Analysten besitzt für die IR-Arbeit der Fraport AG höchste Priorität. Das IR-Team pflegt dabei persönlichen wie virtuellen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen oder regulären Gesprächsterminen, unter anderem am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- und Gruppentermine sowie Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden und dem Finanzvorstand des Unternehmens statt.

Zentrale Themen der Gespräche waren im Jahr 2023 die Passagierentwicklungen und -prognosen an den Konzern-Flughäfen, die Auswirkungen des steigenden Zinsumfelds sowie der Baufortschritt der wesentlichen Investitionen in Frankfurt und Lima. In diesem Zusammenhang war auch die mittelfristige Entwicklung des Free Cash Flow ein revolvierender Schwerpunkt. Fokus wurde auch auf die Strategie des internationalen Geschäfts sowie mögliche Erweiterungen oder Reduzierungen des Portfolios gelegt.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74840 oder per E-Mail unter [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de) zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die virtuelle Hauptversammlung im Mai 2023 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter [www.meet-ir.de](https://www.meet-ir.de) rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

### Kapitalmarktrelevante Daten

		2023	2022
Grundkapital Fraport AG <sup>1)</sup>	in Mio €	924,7	924,7
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	92.468.704	92.468.704
Anzahl Aktien im Umlauf zum 31. Dezember <sup>2)</sup>	Stück	92.391.339	92.391.339
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Jahresdurchschnitt)	Stück	92.391.339	92.391.339
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	+43,9	-35,7
Beta relativ zum MDAX		1,03	0,99
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	4,26	1,43
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	4,26	1,43
Kurs-Gewinn-Verhältnis		12,9	26,6
Dividende je Aktie <sup>3)</sup>	in €	0,00	0,00
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	0,00	0,00
Dividendenrendite zum 31. Dezember <sup>3)</sup>	in %	–	–

ISIN	DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)	577 330
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg	FRA GR
Auswahlindizes	MDAX, FTSE4Good Index, Deutschland Ethik 30 Aktienindex

<sup>1)</sup> Inklusive der eigenen Aktien

<sup>2)</sup> Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

<sup>3)</sup> Bezogen auf die vorgeschlagene Dividende (2023)



## 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“).

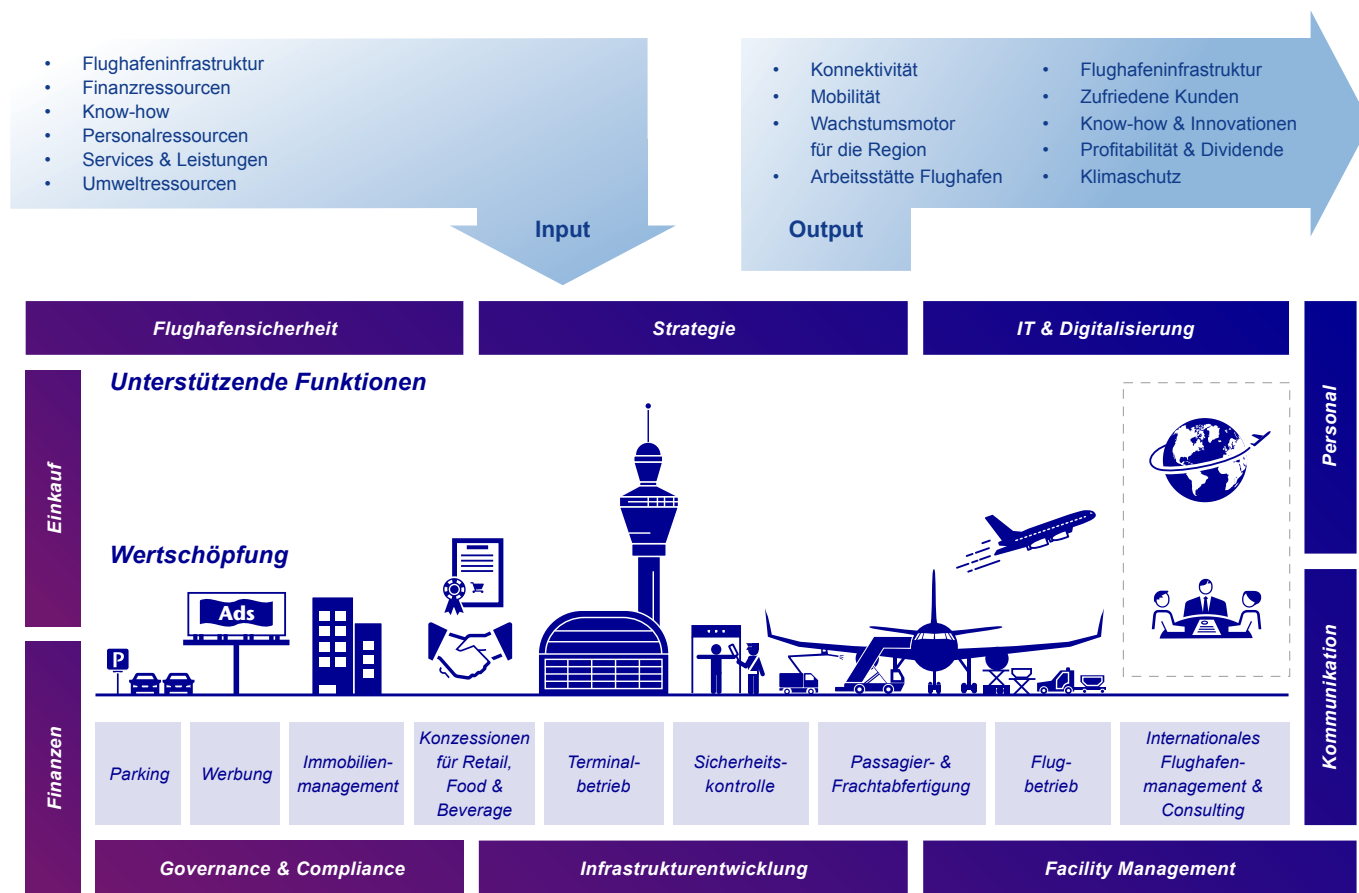
Als Flughafenbetreiber erbringt Fraport eine Vielzahl operativer und administrativer Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs. Im Rahmen der Konzessionsverträge variiert der Umfang der angebotenen Leistungen von vertraglich verpflichtenden Bau- und Ausbautätigkeiten über Administration und Steuerung 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**

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

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur sowie der Arbeitsweisen des Leitungs- und Kontrollorgans ist in der „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 <sup>1)</sup>	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042 <sup>1)</sup>	
Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	80,01	2001	2041 <sup>1)</sup>	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	65	2017	2057	Fester Mindestbetrag + EBITDA-Komponente
		Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece <sup>2)</sup> )	65	2017	2057	
Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2046	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Burgas		60	2006	2046	
Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya)	50/51 <sup>3)</sup>	1999	2051	Fester Betrag

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

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

<sup>3)</sup> 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.

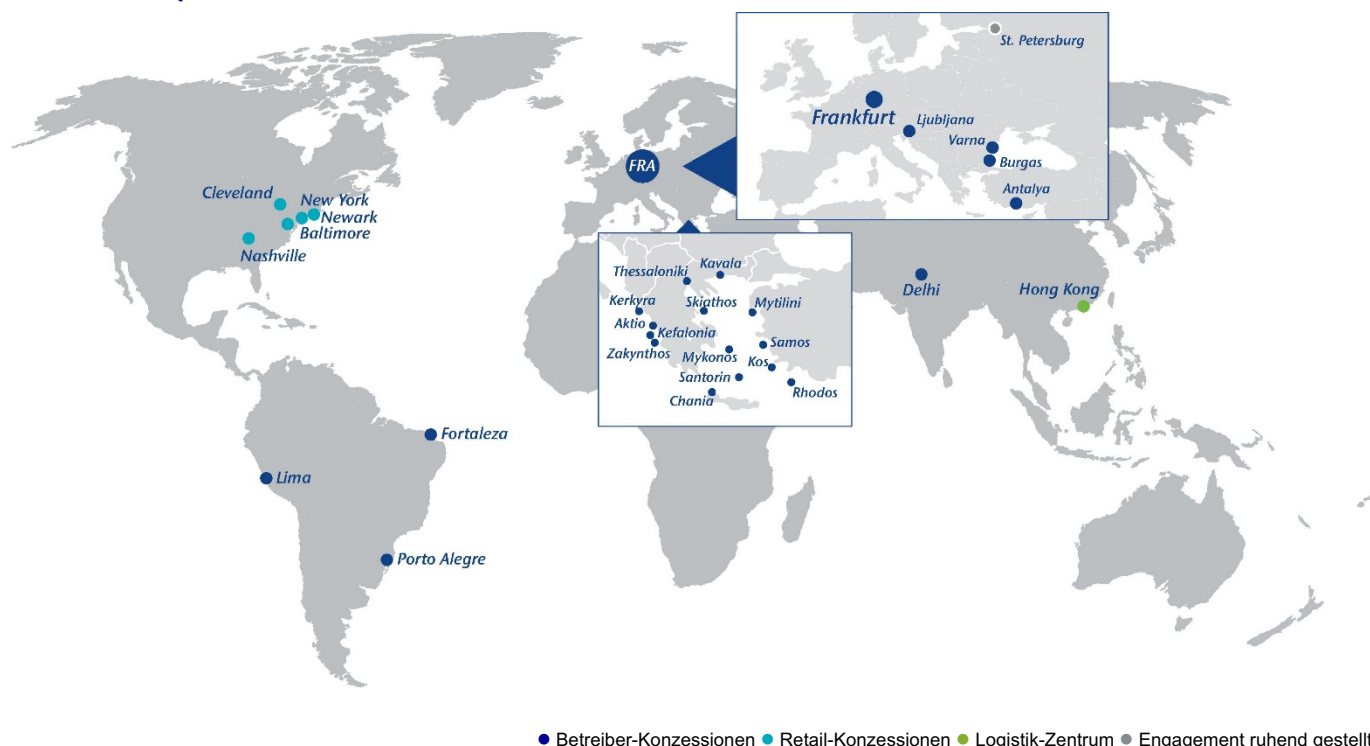
Die krisenbedingt veränderte Rangfolge der Top 10 der Flughäfen in Europa gleicht sich langsam wieder der Vorkrisenstruktur an (Rangfolge nach ACI Europe; Stand: Februar 2023). Der Flughafen Frankfurt stand im Berichtsjahr mit 48,9 Mio Passagieren an Platz 6 der nach Passagieren führenden Flughäfen. 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 <sup>1)</sup>	2023	2022	2019	Flughafen	Passagiere	Veränderung in %	Rang <sup>1)</sup>	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.	MXP - 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

<sup>1)</sup>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 Ausbaufächen 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 kapazitativ 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen auf höchstens 95.000 Tonnen zu senken. Bis 2045 strebt Fraport an, CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen ab und liefert eine umfassende Betrachtung und Strukturierung der Maßnahmen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](https://www.fraport.de/corporategovernance) veröffentlicht.

### Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 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
<b>Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 14,2 %</b>	<b>Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 2,1 %</b>
Eigenkapitalquote 48 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 52 % (verzinslich 39 % / unverzinslich 13 %)
<b>WACC vor Steuern 7,6 %</b>	

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren<sup>1</sup>

### 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 <sup>1)</sup>	Konzern <sup>2)</sup>	2026	>4,9 und mindestens 0,1 besser als 2024	4,76 <sup>3)</sup>
			Fraport AG	2026	>4,8 und mindestens 0,1 besser als 2024	4,64 <sup>3)</sup>
	Wir steigern den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland.	Frauen in Führungspositionen (1. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	Konzern (Deutschland) <sup>4)</sup>	2026	30,8	24,4
		Frauen in Führungspositionen (2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	Konzern (Deutschland) <sup>4)</sup>	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) <sup>4)</sup>	2025	≤7,2	8,7
			Fraport AG	2025	≤7,2	7,1
Klimaschutz	Wir verringern die CO <sub>2</sub> -Emissionen.	CO <sub>2</sub> -Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	Konzern <sup>6)</sup>	2030	95.000 <sup>5)</sup>	158.065 <sup>7)</sup>
			Fraport AG	2030	50.000 <sup>5)</sup>	117.480 <sup>7)</sup>

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

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

<sup>3)</sup> Werte 2022.

<sup>4)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften.

<sup>5)</sup> Zielwert 2045: 0 t CO<sub>2</sub> („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

<sup>6)</sup> 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.

<sup>7)</sup> 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**.

<sup>1</sup> 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 verladene Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Die Gepäck-Konnektivität misst unter anderem die Performance des Flughafens im Rahmen seiner Funktion als Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von rund 50 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Dabei zeugt eine hohe und stabile Anschlusssicherheit von 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 **CO<sub>2</sub>-Emission** bestimmt. Im Jahr 2022 hat Fraport den Masterplan Dekarbonisierung verabschiedet. Er beschreibt die strategischen Grundlagen, definiert den Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen und stellt somit ein Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung dar. Die kontinuierliche Umsetzung dieses Masterplans startete für die Fraport AG bereits 2022, eine Ausrollung im Konzern erfolgte 2023. Für die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Fraport AG, die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen mit Verantwortung für den Flughafenbetrieb weltweit und die klimarelevanten Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt unmittelbar verantworten, wird angestrebt, sie bis zum Jahr 2030 auf 95.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Die Fraport AG will die CO<sub>2</sub>-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 50.000 t senken. Bis 2045 will Fraport bei den Scope 1 und 2 CO<sub>2</sub>-Emissionen vollständig CO<sub>2</sub>-frei sein und schließt dabei Kompensationen bei der Zielerreichung aus. Auf dem Weg dahin hat sich Fraport Zwischenziele gesetzt. Bis 2040 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Konzern auf 40.000 t und in der Fraport AG auf 25.000 t reduziert werden. Bei der Zielerreichung werden Kompensationen ausgeschlossen („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change). Angaben zu den CO<sub>2</sub>-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 Zinnsicherungsgeschäfte abgeschlossen werden.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden. Die Liquidität in diesen Konzern-Gesellschaften ist – über den jederzeitigen Zugriff auf die eigene Liquidität sowie darüber hinaus im Rahmen von teilweise getroffenen Vereinbarungen auch auf die Finanzmittel der Fraport AG – 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 CO<sub>2</sub>-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.

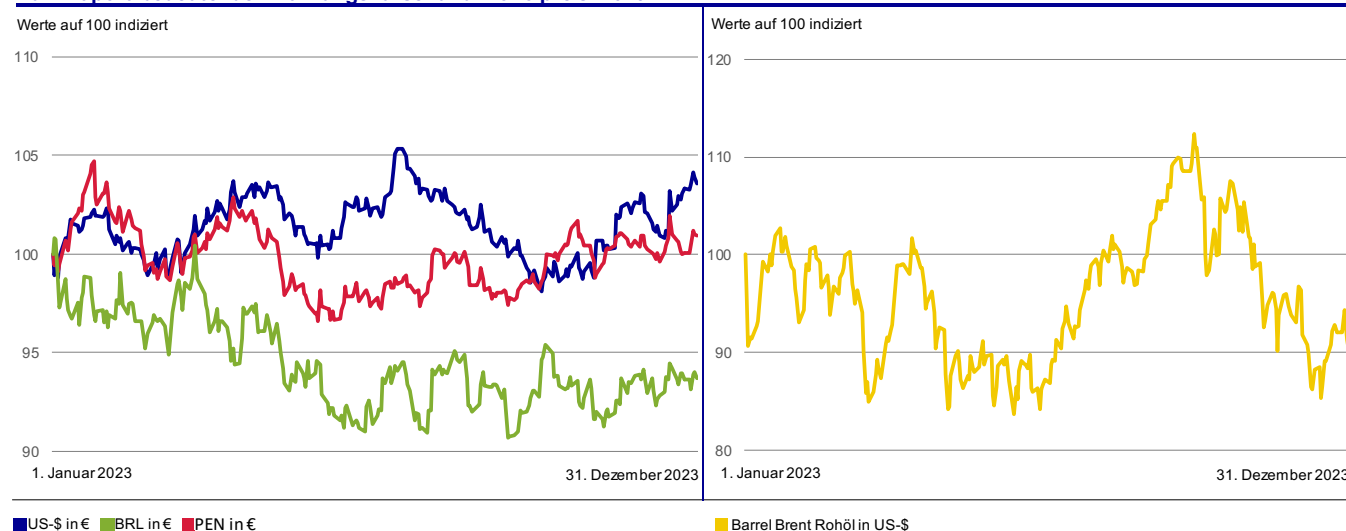
In den **USA** präsentierte sich die Konjunktur entgegen den Erwartungen robust. Trotz der restriktiven Geldpolitik blieb die Konsumentenstimmung positiv. In den **Schwellenländern** hat der Inflationsdruck im Jahresverlauf deutlich nachgelassen. Die Entwicklung verlief innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich.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

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

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	<b>+0,4</b>	<b>+5,2</b>

<sup>1)</sup> 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
<b>Welt</b>	<b>+28,3</b>	<b>-3,7</b>

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 <sup>1)</sup>		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2023	Veränderung in % <sup>2)</sup>	2023	Veränderung in % <sup>2)</sup>	2023	Veränderung in % <sup>2)</sup>
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 <sup>3)</sup>	35.735.407	+15,0	n.a.	n.a.	222.235	+14,8

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

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

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

## Vergleich zur prognostizierten Passagierentwicklung

	2023	Unterjährige Anpassungen Q2/6M Halbjahresbericht 2023	Gegebene Prognose 2022	2022 <sup>1)</sup>	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

<sup>1)</sup> 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 <sup>1)</sup>			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 <sup>2)</sup>	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 <sup>3)</sup>	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 <sup>4)</sup>	467,7	396,6	+17,9	371,6	323,0	+15,0	255,3	208,3	+22,6	163,7	119,6	+36,9

<sup>1)</sup> 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 €).

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

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

<sup>4)</sup> 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.

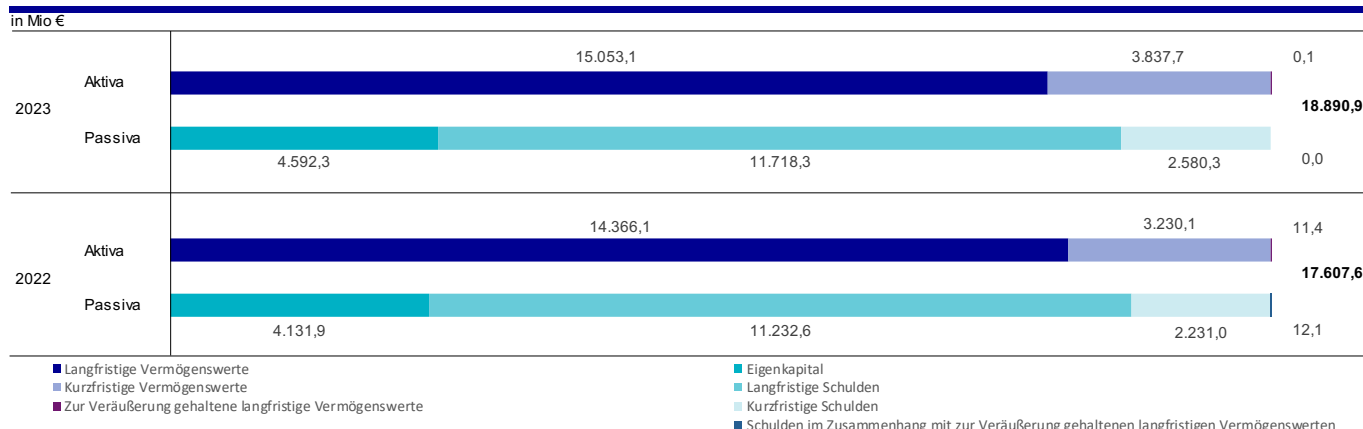
Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.837,7 Mio € um 607,6 Mio € über dem Wert vom 31. Dezember 2022. Der Anstieg resultierte insbesondere aus höheren anderen kurzfristigen Finanzanlagen (+579,5 Mio €). Den oben genannten fristigkeitsbedingten Umgliederungen sowie weiteren Wertpapierzugängen 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.

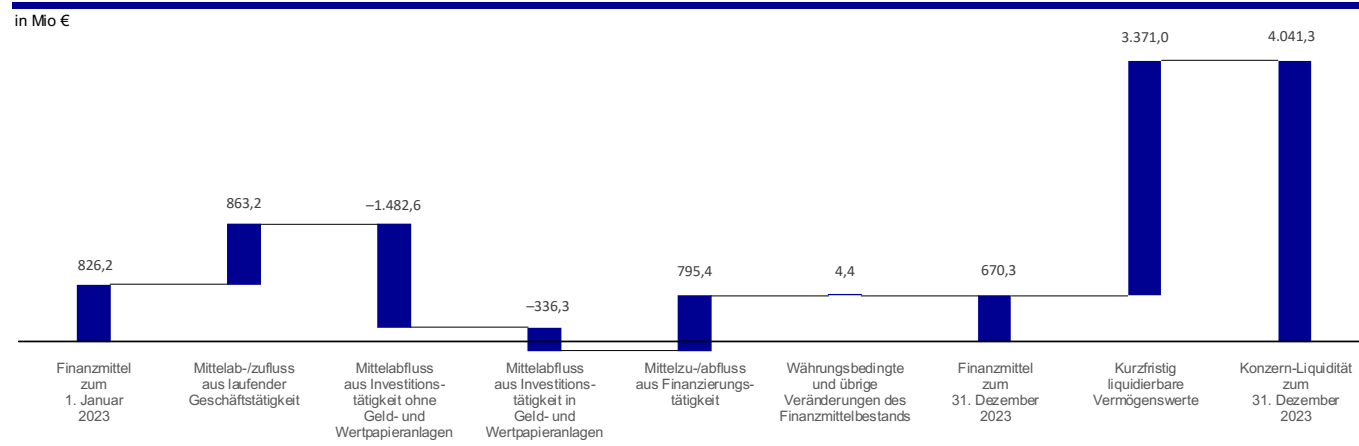
Der **Free Cash Flow** lag bei -656,4 Mio € (2022: -741,0 Mio €).

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
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	<b>670,3</b>	<b>826,2</b>
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	1.614,0	1.619,7
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	126,2	139,3
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>2.410,5</b>	<b>2.585,2</b>

## 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.

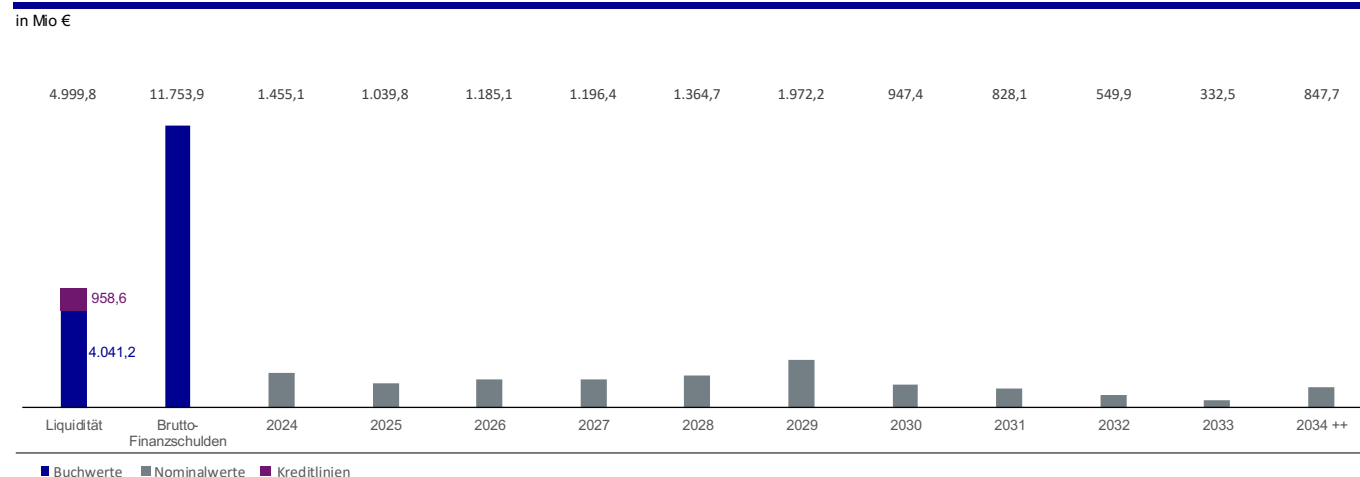
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG 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



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:

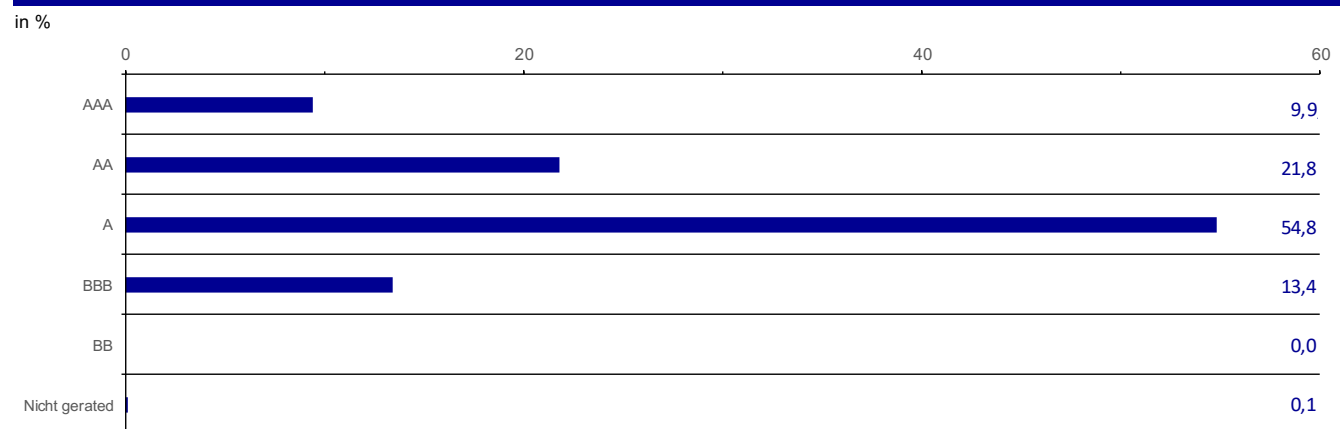
### Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte <sup>1)</sup> 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

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

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

### Ratingstruktur der Anlagen



Zum Bilanzstichtag befanden sich fast ausschließlich geratete Assets im Portfolio (geratet: 99,9 %, 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 <sup>1)</sup>	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

<sup>1)</sup> 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 Leistungsindikatoren<sup>1</sup>

### 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 %).

<sup>1</sup> 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

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

Im Berichtsjahr betragen die konzernweiten Scope 1 und Scope 2 CO<sub>2</sub>-Emissionen rund 158.065 t CO<sub>2</sub> und waren somit um 1,5 % geringer als im Vorjahr (aufgrund geänderter Bewertungsmethodik angepasster Vorjahreswert: 160.489 t CO<sub>2</sub>). Auch in der Fraport AG reduzierten sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vorjahresvergleich um 1,7 % auf 117.480 t CO<sub>2</sub> zu (aufgrund geänderter Bewertungsmethodik angepasster Vorjahreswert: 119.567 t CO<sub>2</sub>). 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen für den Konzern lagen bei 155.449 t CO<sub>2</sub> beziehungsweise für die Fraport AG bei 113.199 t CO<sub>2</sub>.

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) <sup>1) 2)</sup>	4,76 <sup>3)</sup>	Nächste Durchführung im Geschäftsjahr 2024	4,76	-
Zufriedenheit der Beschäftigten (Fraport AG) <sup>1)</sup>	4,64 <sup>3)</sup>	Nächste Durchführung im Geschäftsjahr 2024	4,64	-
Frauen in Führungspositionen (1. Ebene, Konzern Deutschland) in %	24,4 <sup>4)</sup>	Leichte Erhöhung	23,1	1,3
Frauen in Führungspositionen (2. Ebene, Konzern Deutschland) in %	33,9 <sup>4)</sup>	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 <sub>2</sub> -Emission (Konzern) (Summe Scope 1 und 2) in t <sup>5)</sup>	158.065 <sup>6)</sup>	In etwa auf Vorjahresniveau	160.489 <sup>7)</sup>	-2.424
CO <sub>2</sub> -Emission (Fraport AG) (Summe Scope 1 und 2) in t <sup>5)</sup>	117.480	In etwa auf Vorjahresniveau	119.567 <sup>7)</sup>	-2.087

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

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

<sup>3)</sup> Werte 2022.

<sup>4)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften.

<sup>5)</sup> Zielwert 2045: 0 t CO<sub>2</sub> („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

<sup>6)</sup> 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.

<sup>7)</sup> 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](https://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

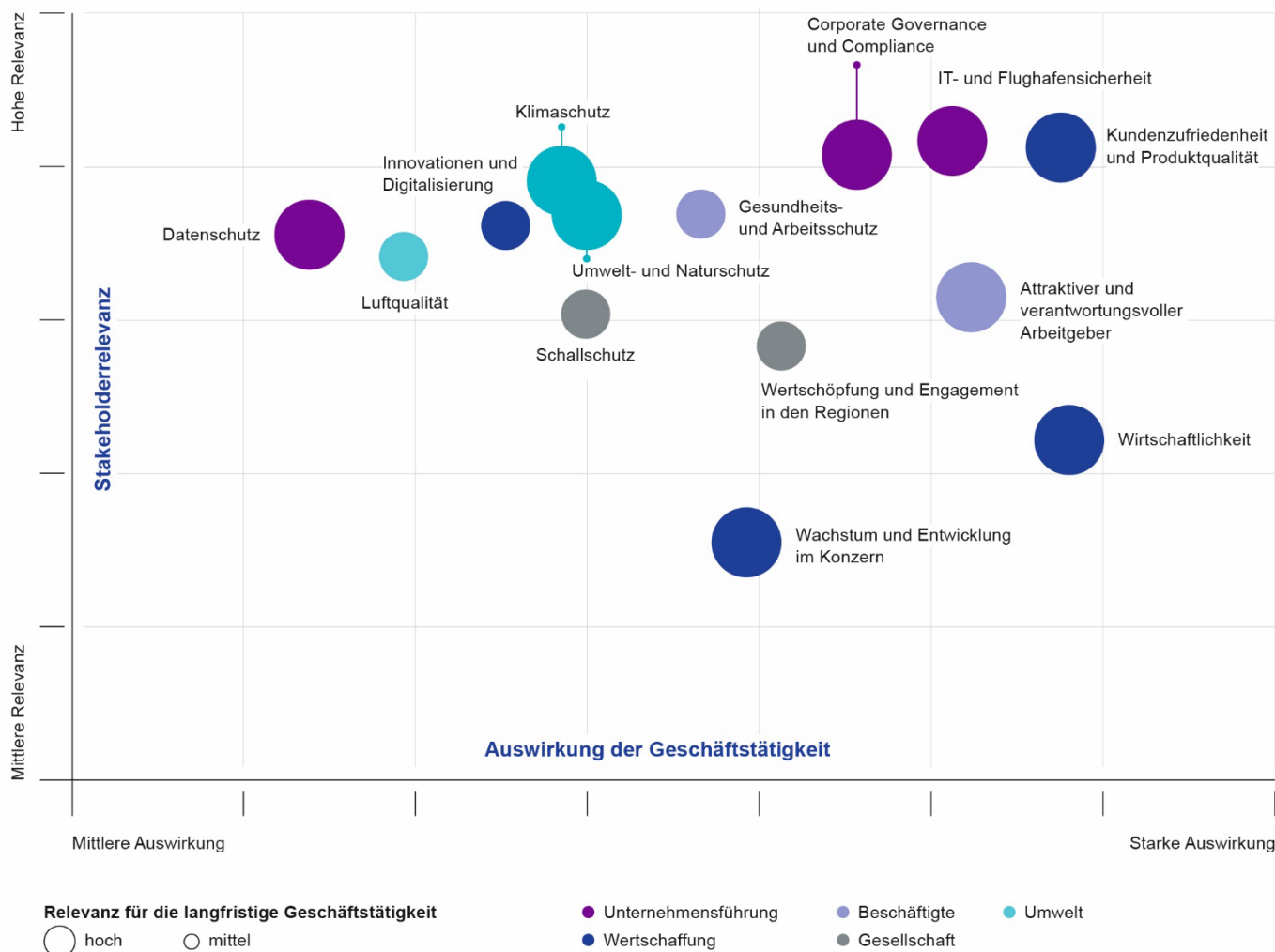
Das Fraport Leitbild bildet weiterhin die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](http://www.fraport.de/publikationen)).

### Identifikation von Risiken

Fraport definiert Risiken als künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die die nichtfinanziellen Aspekte negativ beeinflussen können. Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt: Für Fraport wird die ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Brutto- und Nettobewertung unterschieden. Das 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](http://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](https://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](https://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](https://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 berührungslose 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](http://www.fraport.com).

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

Das **Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“** zeigt aktuell gemessene Lärmwerte an den stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG und kennzeichnet erkannte Fluggeräusche der letzten drei Monate. Außerdem zeigt es die An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt sowie deren Auswirkungen auf den Lärmpegel in Echtzeit an. Mit dem Online-Informationssystem zum Fluglärmgeschehen „**FRA.Map**“ können Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen zu ihrem jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Zudem zeigt das System die Schutzzonen des Lärmschutzbereichs 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](http://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](http://www.fraport.de/publikationen) und Umwelterklärung unter [www.fraport.com/umweltmanagement](http://www.fraport.com/umweltmanagement)).

### Klimaschutz

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

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

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern mit dem **CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauchs-Controlling** ein eigenes Instrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zeitnah Aussagen zu den aktuellen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO<sub>2</sub>-Zielen frühzeitig zu erkennen. Als

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

Der Energiezirkel, 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen hinterlegt.

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

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

## Umwelt- und Naturschutz

**Ziel** – Die Fraport-Umweltpolitik verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt. Dieses Ziel wird systematisch durch ein Umweltmanagement umgesetzt. Die Fraport AG sowie alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich 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, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Beschäftigten der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Gesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 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 (NO<sub>2</sub>) 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 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.1 Neubau
- 7.2 Renovierung bestehender Gebäude
- 7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten
- 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden
- 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 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur
- 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)
- 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen unter (b) **400-Hz-Anlagen**, die Flugzeuge mit Bodenstrom versorgen. Da die Bodenstromversorgung und die Versorgung mit vorkonditionierter Luft in der Regel durch zwei verschiedene Anlagen erfolgen, 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
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>									
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>									
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
<b>Umsatz ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>95,24</b>	<b>2,38</b>	<b>2,38%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,00	0,00	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		37,09	0,93	0,93%					
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>									
				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
<b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>1.402,62</b>	<b>35,06</b>	<b>35,06%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>1.497,86</b>	<b>37,44</b>	<b>37,44%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>									
<b>Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten</b>		<b>2.502,63</b>	<b>62,56</b>						
<b>GESAMT (A+B)</b>		<b>4.000,49</b>	<b>100,00</b>						

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz 2022 (18)	Kategorie er-möglichte Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
	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
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>									
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>									
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 <sub>2</sub> -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
<b>Capex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>128,13</b>	<b>8,53</b>	<b>8,53%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
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%					
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>									
				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
<b>Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>1.018,66</b>	<b>67,83</b>	<b>66,83%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>1,00%</b>	<b>0,00%</b>
<b>A. Capex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>1.146,79</b>	<b>76,36</b>	<b>75,36%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>1,00%</b>	<b>0,00%</b>
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>									
<b>Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten</b>		354,91	23,64						
<b>GESAMT (A+B)</b>		<b>1.501,70</b>	<b>100,00</b>						

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Capex 2022 (18)	Kategorie er-möglichte Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
	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	
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>										
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>										
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 <sub>2</sub> -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	
<b>Opex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>15,43</b>	<b>8,66</b>	<b>8,66%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	
<b>Davon ermöglichende Tätigkeiten</b>		0,33	0,19	0,19%	0%	0%	0%	0%	0%	
<b>Davon Übergangstätigkeiten</b>		9,15	5,13	5,13%						
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>										
				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	
<b>Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>62,74</b>	<b>35,21</b>	<b>29,02%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>6,19%</b>	<b>0%</b>	
<b>A. Opex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>78,17</b>	<b>43,87</b>	<b>37,68%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>6,19%</b>	<b>0%</b>	
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>										
<b>Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten</b>		100,02	56,13							
<b>GESAMT (A + B)</b>		<b>178,19</b>	<b>100,00</b>							



	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Opex 2022 <sup>1)</sup>	Kategorie er-mögliche-nde Tätigkeit	Kategorie Übergangs-tätigkeit					
	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt					(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
	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							

<sup>1)</sup> 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
<b>Gesamt</b>	<b>14.033,3</b>	<b>13.225,8</b>

#### 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
<b>Gesamt</b>	<b>14.033,3</b>	<b>13.225,8</b>

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 €.

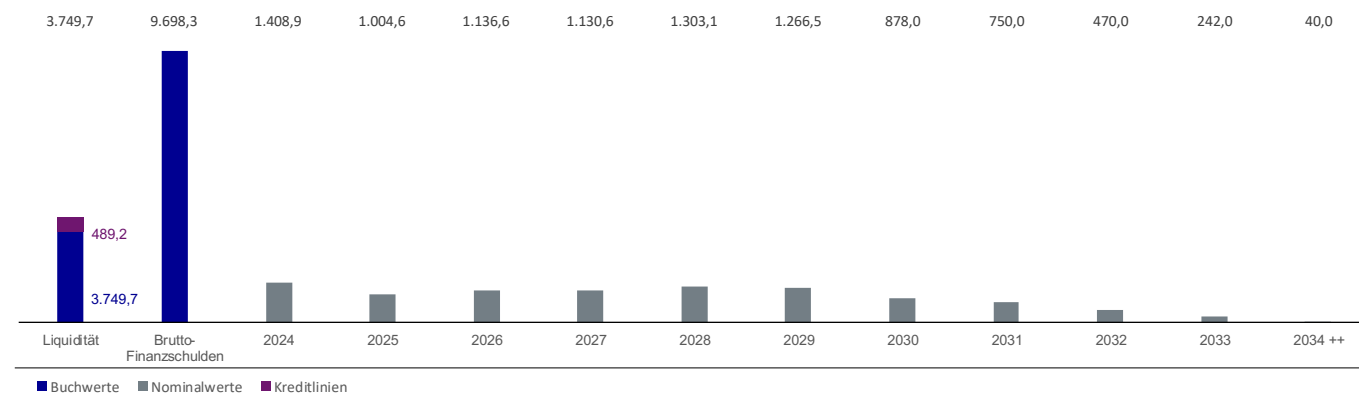
Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 494,7 Mio € auf 10.280,9 Mio €, hauptsächlich aufgrund der im Geschäftsjahr vorgenommenen Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung.

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.

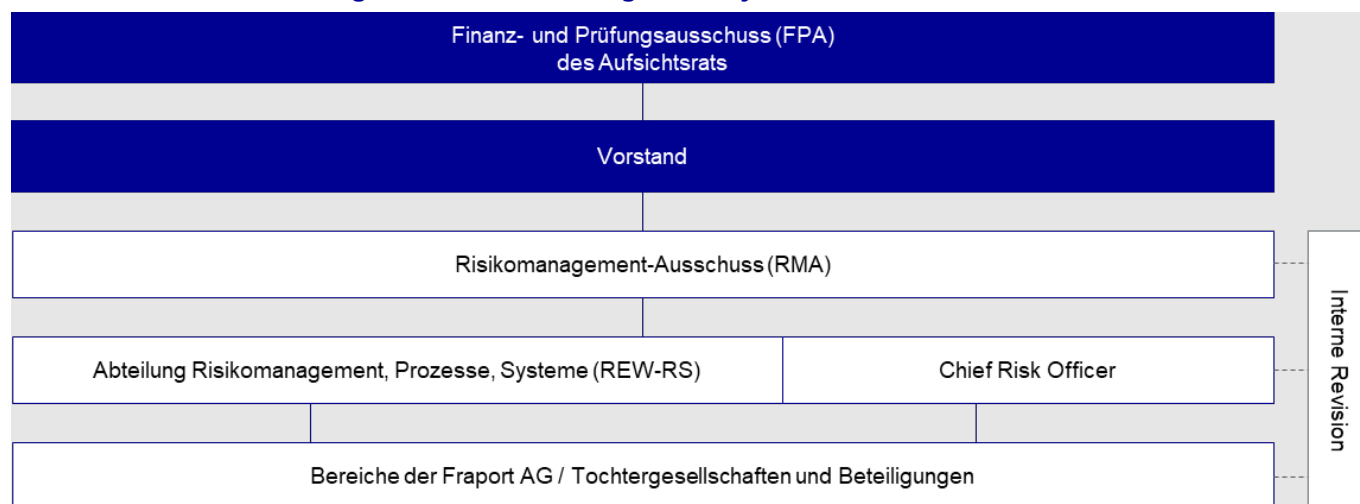
## Risiko- und Chancenbericht

### 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.

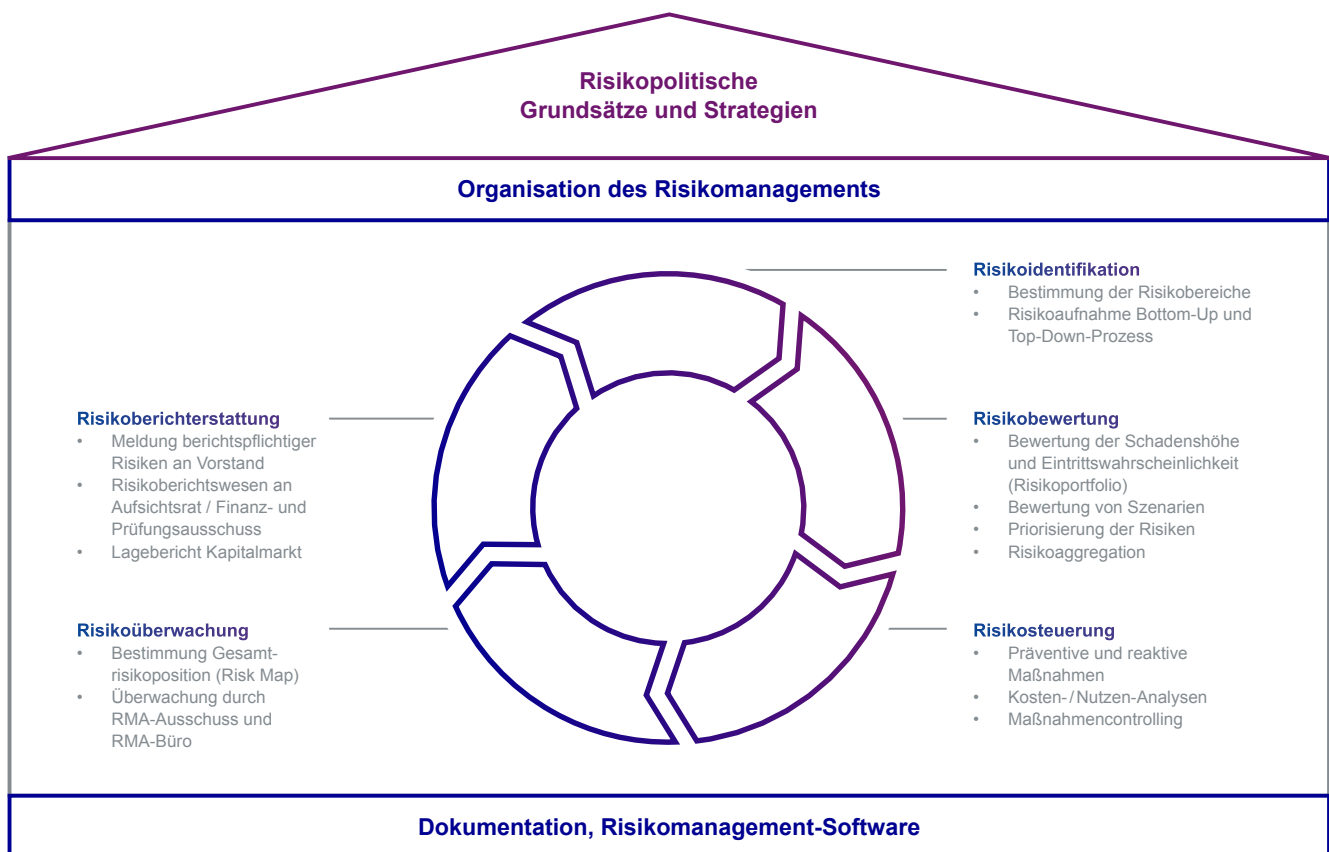
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss (FPA) des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

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"> <li>Die globale wirtschaftliche Entwicklung kann sich insgesamt stärker als erwartet abkühlen und sich negativ auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage auswirken.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>Infolge von langanhaltend hohen Energiepreisen kann die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie leiden und der Luftverkehrsstandort Deutschland geschwächt werden.</li> <li>Im Welthandel kann der Trend zu mehr nationalem Protektionismus die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen.</li> <li>Wachstumsbremsend auswirken kann sich zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen und ein entsprechendes Agieren der Mitgliedsländer.</li> <li>Bestehende und schwelende weltweite geopolitische Krisenherde können die wirtschaftliche Entwicklung belasten. Hier besteht insbesondere die Gefahr eines sich verschärfenden Konflikts zwischen China und Taiwan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Starke geografische Diversifikation und Fokus auf unterschiedliche Passagiergruppen der Konzern-Flughäfen, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren.</li> <li>Durch regional unterschiedliche Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken, restriktive politische Eingriffe und Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden.</li> </ul>	<p><b>Risiko-Bewertung:</b> 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><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>Die rasche Finalisierung von Handelsabkommen mit Ländern mit hohem Luftfrachtpotential kann die Luftfrachtentwicklung in Frankfurt vorantreiben.</li> <li>Durch einen weiteren Ausbau des E-Commerce-Geschäftes kann der Luftfrachtstandort Frankfurt gestärkt werden.</li> </ul>		

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

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

Risiken	Maßnahmen	Trend →
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kriege und geopolitische Krisen können unter anderem steigende Energiekosten und anhaltende Nachfrage- und Angebotsreduzierungen zur Folge haben.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>Breit geführte Debatten zum Klimaschutz können zu einer nachhaltigen Änderung des Reiseverhaltens und damit zu einer Reduzierung von Flugreisen führen.</li> <li>Strengere Reiserichtlinien und die Konsolidierung von Geschäftsreisen können ebenfalls zu einer Reduktion der Flugreisenachfrage führen.</li> <li>Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen</li> <li>Gezielte Vertriebsaktivitäten zur Steigerung von Luftfrachtnachfrage und -angebot</li> <li>Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben</li> <li>Attraktive Entgeltstrukturen</li> <li>Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen</li> <li>Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn und Lufthansa für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt</li> <li>Dialog mit der Politik zu Folgen für den Luftverkehrsstandort</li> <li>Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Nachhaltigkeitsprogramm</li> <li>Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden</li> </ul>	<p><b>Risiko-Bewertung:</b> 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-Zubringerverkehr 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><b>Risiken</b> Risiken könnten insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baupreissteigerungen</li> <li>• Lieferantenausfälle</li> <li>• Sinkende Neubauaktivitäten infolge des veränderten Zinsniveaus bei unverändert hohen Material- und Lohnkosten lassen das Risiko von Insolvenzen von Beteiligten in Bauprojekten am Standort steigen</li> <li>• Planungsverzögerungen</li> <li>• Externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik, alternativen Ingenieurmethoden im Rahmen von Baugenehmigungen oder sonstige Anforderungen</li> <li>• Fachkräftemangel und begrenzte Ressourcen führen zu schlechteren Verhandlungspositionen</li> <li>• Anforderungsänderungen aufgrund von geänderten Marktverhältnissen nach Ende der Coronavirus-Pandemie</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können</li> <li>• Aktive Marktbearbeitung und konsequentes Änderungsmanagement, um Kostensteigerungen zu begegnen</li> </ul>	<p><b>Trend →</b></p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p> 
<p><b>Chancen</b> Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Höherer Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt aufgrund abschwächender Nachfrage könnte Preisanstiege dämpfen</li> <li>• Der Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab</li> </ul>		

**Entwässerung Parallelbahnsystem**

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

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

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

<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Umsetzung von Infrastrukturprogrammen an vielen Konzern-Standorten zur Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Servicequalität</li> </ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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.

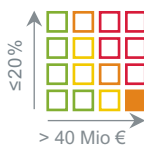
**Personalrisiken und -chancen**

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


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

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

**Risiken außergewöhnlicher Störfälle**


<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebsunterbrechungen durch außergewöhnliche lokale Ereignisse, wie Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Unfälle, Brände, Drohnenflüge, technische Störungen, Aktionen von Klimaaktivisten und sonstige kriminelle Handlungen oder Streiks</li> <li>• Beeinträchtigungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs bedingt durch Naturkatastrophen, (klimabedingte) Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Pandemien</li> <li>• 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.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau und Aufrechterhaltung eines lokalen zentralen Krisenstabes</li> <li>• Lokale Pläne zur Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe)</li> <li>• Safety Management System</li> <li>• Implementierungs- und Betriebsunterstützung von Drohnerdetektionstechnologien und Drohnenabwehr</li> <li>• Versicherung von Sachwerten und Betriebsunterbrechung</li> <li>• Verfolgung von Nachrichten und Einschätzung zum weltweiten Infektionsgeschehen.</li> <li>• Ggfs. enge Abstimmung mit Gesundheitsämtern, Flughafen- und Luftverkehrsverbänden</li> <li>• Enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und Behörden zur Sicherung und Stärkung des Flugverkehrs, einschließlich etwaiger Schutzbestimmungen</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> bedeutend</p> 
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Cyber Risiken**

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

**Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen**

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

<p><b>Zinsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten</li> <li>• Zukünftige Zinssatzerhöhungen können sich stärker als erwartet auf die geplanten Refinanzierungsmaßnahmen auswirken</li> <li>• Erhöhte Zinsaufwendungen aus der Bewertung von langfristigen Rückstellungen</li> <li>• Risiko eines negativen Marktwerts von Zinssicherungsinstrumenten durch das Absinken des Marktzinsniveaus, sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung</li> <li>• Monitoring: Quartalsweise Durchführung von Simulationen zum Zinsänderungsrisiko</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> bedeutend</p>  <p>≤ 20% &gt; 40 Mio €</p>
<p><b>Währungsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind</li> <li>• Veränderung zum Vorjahr aufgrund des erhöhten Fremdwährungsvolumens im Planungszeitraum im Wesentlichen aufgrund von Flughafen-ausbauprogrammen bei ausländischen Konzerngesellschaften</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> moderat</p>  <p>≤ 20% &gt; 20-40 Mio €</p>
<p><b>Kreditrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann</li> <li>• Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten bei Emittenten und Kontrahenten mit Rating nur mit Bonität von mindestens „BBB-“</li> <li>• Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen</li> <li>• Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt</li> <li>• Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p>  <p>≤ 20% ≤ 6 Mio €</p>
<p><b>Sonstige Preisrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow</li> <li>• Die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert unterliegt Schwankungen</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p>  <p>≤ 20% &gt; 6-20 Mio €</p>
<p><b>Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die weitere mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern.</li> <li>• Die Mittel aus der strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung gegebenenfalls wieder aufgefüllt</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p>  <p>≤ 20% &gt; 6-20 Mio €</p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können</li> </ul>		



## 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"> <li>• 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</li> <li>• Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation</li> <li>• Kartellrechtsverstöße</li> <li>• 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</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen</li> <li>• Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation</li> <li>• Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System</li> <li>• Weiterentwicklung des zentralen IKS</li> <li>• Verhaltenskodex</li> <li>• Hinweisgebersystem</li> <li>• Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen</li> <li>• Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern</li> </ul>	<p><b>Trend →</b></p> <p><b>Risiko-bewertung: bedeutend</b></p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechtliche oder steuerliche Änderungen oder gerichtliche Entscheidungen mit positiven Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die finanziellen Kennzahlen des Fraport-Konzerns</li> </ul>		

## 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 Benutzerbegriffskonzepts. 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-System<sup>1</sup>

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

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

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

## Prognosebericht

### Hinweis zur Prognoseberichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Einflüsse wie Terroranschläge, Kriege, weitere Pandemien, Naturkatastrophen oder wesentliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten beeinträchtigt werden. Sie basieren auf den zu Beginn des Geschäftsjahres 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.



## Getting Greener: PV-Ausbau und neue Sky-Line-Bahn schreiten voran

Nachdem die Tests der Demonstrationsanlage an der Startbahn West erfolgreich waren, startet nun der weitere Ausbau.

Über den geplanten Ausbaupfad für eigene PV-Anlagen an der Startbahn West und der Landebahn Nordwest sowie weitere PV-Dachanlagen mit einer Gesamtkapazität von bis zu 42 MWp können in den nächsten fünf Jahren im Endausbau in Abhängigkeit von der Sonnenscheindauer bis zu 40 GWh Strom p.a. erzeugt werden.

Im Rahmen des Baus von Terminal 3 errichtet Fraport eine neue Sky-Line-Bahn, die das bestehende System ergänzt und das neue Fluggastgebäude an den nördlichen Flughafenbetrieb anschließt.

An 365 Tagen im Jahr gelangen Fahrgäste künftig innerhalb von acht Minuten vom Fern- und Regionalbahnhof zu Terminal 3. Dabei wird eine Distanz von 5,6 Kilometern zurückgelegt. Sechs der insgesamt zwölf Fahrzeuge der neuen Sky-Line-Bahn wurden bereits ausgeliefert. Neben reichlich Raum für Gepäck sorgen eigens gestaltete Haltestangen für mehr Bewegungsfreiheit. Erfolgreiche Testfahrten wurden bereits durchgeführt.

Auch in Sachen „Grüne Finanzierung“ werden dabei neue Maßstäbe gesetzt: Ein Teil der Finanzierung der Sky-Line-Bahn erfolgt in Zusammenhang mit der Klassifizierung der EU-Taxonomie. Es ist damit die erste „Grüne Finanzierung“ der Fraport AG.



### Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2023

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

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2023	2022
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>4.000,5</b>	<b>3.194,4</b>
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	50,5	39,9
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	59,0	139,3
<b>Gesamtleistung</b>		<b>4.110,0</b>	<b>3.373,6</b>
Materialaufwand	(8)	-1.637,3	-1.101,6
Personalaufwand	(9)	-1.076,0	-1.036,7
Abschreibungen	(10)	-501,2	-465,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-192,7	-205,5
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>702,8</b>	<b>564,5</b>
Zinserträge	(12)	100,9	53,0
Zinsaufwendungen	(12)	-317,9	-313,5
Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen	(13)	84,5	77,0
Sonstiges Finanzergebnis	(14)	-16,4	-147,1
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-148,9</b>	<b>-330,6</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>553,9</b>	<b>233,9</b>
Ertragsteuern	(15)	-123,4	-67,3
<b>Konzern-Ergebnis</b>		<b>430,5</b>	<b>166,6</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		37,3	34,2
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		393,2	132,4
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie in €</b>	(16)		
unverwässert		4,26	1,43
verwässert		4,26	1,43
<b>EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)</b>		<b>1.204,0</b>	<b>1.029,8</b>
<b>EBIT (= Betriebliches Ergebnis)</b>		<b>702,8</b>	<b>564,5</b>

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2023	2022
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>430,5</b>	<b>166,6</b>
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-2,9	11,0
(darauf entfallene latente Steuern)	0,9	-3,4)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	-12,5	21,2
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,4	0,0
(darauf entfallene latente Steuern)	-0,1	0,0)
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-14,2</b>	<b>28,8</b>
<b>Marktbewertung von Derivaten</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	18,0	11,5
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	7,9	8,3
	<b>10,1</b>	<b>3,2</b>
(darauf entfallene latente Steuern)	-2,2	-1,0)
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	30,0	-61,9
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	<b>30,0</b>	<b>-61,9</b>
(darauf entfallene latente Steuern)	-9,1	19,2)
<b>Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	-10,2	51,6
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	<b>-10,2</b>	<b>51,6</b>
<b>Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	0,2	0,0
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-8,7	33,4
	<b>8,9</b>	<b>-33,4</b>
(darauf entfallene latente Steuern)	0,0	0,0)
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>27,5</b>	<b>-22,3</b>
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>13,3</b>	<b>6,5</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>443,8</b>	<b>173,1</b>
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	34,5	39,4
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	409,3	133,7

## Konzern-Bilanz

### Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Geschäfts- oder Firmenwert	(17)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	4.146,8	3.769,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	97,0	95,9
Sachanlagen	(20)	8.951,5	8.371,8
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(21)	69,5	69,1
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	(22)	518,0	491,4
Anderer Finanzanlagen	(23)	953,1	1.173,4
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	100,2	87,2
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	95,4	129,4
Latente Steueransprüche	(27)	102,3	159,5
		<b>15.053,1</b>	<b>14.366,1</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	(28)	28,0	25,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	271,5	177,1
Anderer kurzfristige Finanzanlagen	(23)	849,2	269,7
Sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	112,2	55,2
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	123,8	84,1
Ertragsteuerforderungen	(26)	42,5	33,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(30)	2.410,5	2.585,2
		<b>3.837,7</b>	<b>3.230,1</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte</b>	<b>(2)</b>	<b>0,1</b>	<b>11,4</b>
<b>Gesamt</b>		<b>18.890,9</b>	<b>17.607,6</b>

### Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,9
Kapitalrücklage	(31)	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	2.796,3	2.387,0
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	4.318,7	3.909,4
Nicht beherrschende Anteile	(32)	273,6	222,5
		<b>4.592,3</b>	<b>4.131,9</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	(33)	10.232,5	9.716,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	78,6	62,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	1.090,2	1.098,1
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	62,9	69,9
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	52,1	41,3
Pensionsverpflichtungen	(38)	35,8	31,7
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	47,3	77,0
Sonstige Rückstellungen	(40)	118,9	136,3
		<b>11.718,3</b>	<b>11.232,6</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Kurzfristige Finanzschulden	(33)	1.521,4	1.209,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	430,8	444,4
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	150,9	190,3
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	220,8	162,8
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	73,3	24,7
Sonstige Rückstellungen	(40)	183,1	199,2
		<b>2.580,3</b>	<b>2.231,0</b>
<b>Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten</b>	<b>(2)</b>	<b>0,0</b>	<b>12,1</b>
<b>Gesamt</b>		<b>18.890,9</b>	<b>17.607,6</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2023	2022
<b>Ergebnisanteil Gesellschafter der Fraport AG</b>		<b>393,2</b>	<b>132,4</b>
Ergebnisanteil Nicht beherrschende Anteile		37,3	34,2
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(15)	123,4	67,3
Abschreibungen	(10)	501,2	465,3
Zinsergebnis	(12)	217,0	260,5
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		2,1	1,3
Sonstiges		-14,9	67,8
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(13)	-84,5	-77,0
Veränderungen der Vorräte	(28)	-2,6	-5,0
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(24 – 25), (29)	-115,9	-74,1
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 36)	63,3	96,4
Veränderungen der Rückstellungen	(37 – 40)	-46,0	-7,8
<b>Betrieblicher Bereich</b>		<b>1.073,6</b>	<b>961,3</b>
<b>Finanzieller Bereich</b>			
Gezahlte Zinsen		-205,2	-156,6
Erhaltene Zinsen		50,6	19,6
Gezahlte Ertragsteuern		-55,8	-37,0
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>(43)</b>	<b>863,2</b>	<b>787,3</b>
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	-579,6	-407,1
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	-7,7	-4,7
Investitionen in Sachanlagen	(20)	-942,9	-741,6
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(21)	-1,3	-0,1
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen	(22)	0,0	-377,3
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen	(2)	-10,6	0,0
Verkauf von Anteilen an nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(2)	0,8	173,5
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	57,1	50,7
Erlöse aus Anlagenabgängen		1,6	0,8
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen</b>		<b>-1.482,6</b>	<b>-1.305,8</b>
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(23)	-838,1	-812,3
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		496,1	364,9
Veränderungen der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	5,7	537,2
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>(43)</b>	<b>-1.818,9</b>	<b>-1.216,0</b>
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-13,9	0,0
Kapitalerhöhung Nicht beherrschende Anteile		33,7	0,0
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen	(2)	0,0	82,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	2.055,3	2.011,6
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-923,9	-1.307,2
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-355,8	95,6
<b>Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(43)</b>	<b>795,4</b>	<b>882,3</b>
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		13,1	-64,6
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>-147,2</b>	<b>389,0</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		826,2	431,2
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-8,7	6,0
<b>Finanzmittelbestand zum 31. Dezember</b>	<b>(30), (43)</b>	<b>670,3</b>	<b>826,2</b>

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
<b>Stand 1.1.2023</b>		<b>923,9</b>	<b>598,5</b>
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		–	–
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>(31),(32)</b>	<b>923,9</b>	<b>598,5</b>
<b>Stand 1.1.2022</b>		<b>923,9</b>	<b>598,5</b>
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>(31),(32)</b>	<b>923,9</b>	<b>598,5</b>

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
<b>2.439,3</b>	<b>-92,7</b>	<b>40,4</b>	<b>2.387,0</b>	<b>3.909,4</b>	<b>222,5</b>	<b>4.131,9</b>
-	-5,8	-	-5,8	-5,8	-4,4	-10,2
0,3	0,9	8,0	9,2	9,2	-	9,2
-2,0	-	-	-2,0	-2,0	-	-2,0
-	-	-12,5	-12,5	-12,5	-	-12,5
-	-	20,9	20,9	20,9	-	20,9
-	-	6,3	6,3	6,3	1,6	7,9
<b>-1,7</b>	<b>-4,9</b>	<b>22,7</b>	<b>16,1</b>	<b>16,1</b>	<b>-2,8</b>	<b>13,3</b>
-	-	-	-	-	-13,9	-13,9
393,2	-	-	393,2	393,2	37,3	430,5
-	-	-	-	-	-3,2	-3,2
-	-	-	-	-	33,7	33,7
<b>2.830,8</b>	<b>-97,6</b>	<b>63,1</b>	<b>2.796,3</b>	<b>4.318,7</b>	<b>273,6</b>	<b>4.592,3</b>
<b>2.276,7</b>	<b>-106,4</b>	<b>60,4</b>	<b>2.230,7</b>	<b>3.753,1</b>	<b>155,9</b>	<b>3.909,0</b>
-	47,1	-	47,1	47,1	4,5	51,6
-	-33,4	-	-33,4	-33,4	-	-33,4
7,6	-	-	7,6	7,6	-	7,6
-	-	21,2	21,2	21,2	-	21,2
-	-	-42,7	-42,7	-42,7	-	-42,7
-	-	1,5	1,5	1,5	0,7	2,2
<b>7,6</b>	<b>13,7</b>	<b>-20,0</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>5,2</b>	<b>6,5</b>
-	-	-	-	-	-	-
132,4	-	-	132,4	132,4	34,2	166,6
22,6	-	-	22,6	22,6	27,2	49,8
<b>2.439,3</b>	<b>-92,7</b>	<b>40,4</b>	<b>2.387,0</b>	<b>3.909,4</b>	<b>222,5</b>	<b>4.131,9</b>







## Ausbauprojekt Lima

Um der Bedeutung des Flughafens Lima als internationaler Hub-Flughafen auch in Zukunft gerecht zu werden, finden umfangreiche Infrastruktur- und Ausbaumaßnahmen statt. Zahlreiche luftseitige Bauprojekte, wie ein neuer Tower, sind bereits fertiggestellt. Im April 2023 wurde zudem mit dem Start des ersten kommerziellen Flugs die zweite Start- und Landebahn eingeweiht.

Der erste Bauabschnitt mit einer Kapazität von 30 Mio Passagieren soll planmäßig Ende 2024 in Betrieb genommen werden. Das neue Terminal soll mit vollständiger Inbetriebnahme im Laufe des Jahres 2025 bis zu 40 Mio Fluggästen jährlich dienen.

Durch das neue Terminal wird ein wichtiger Beitrag zur strategischen Weiterentwicklung des Flughafens Lima geleistet.

## Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2023

146	Konzern-Anlagenspiegel
148	Segment-Berichterstattung
150	Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
171	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
179	Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
205	Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
207	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
209	Sonstige Angaben

## Konzern-Anlagenspiegel

(Anhang Tz. 17 bis 21)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand 1.1.2023</b>	<b>132,3</b>	<b>4.539,1</b>	<b>272,4</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-17,7	-0,4
Zugänge	0,0	536,9	7,7
Abgänge	0,0	-20,7	-29,5
Umbuchungen	0,0	-0,8	7,4
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>132,3</b>	<b>5.036,8</b>	<b>257,6</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>			
<b>Stand 1.1.2023</b>	<b>113,0</b>	<b>770,0</b>	<b>176,5</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-6,5	-0,4
Zugänge	0,0	130,6	14,0
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0
Abgänge	0,0	-0,5	-29,5
Umbuchungen	0,0	-3,6	0,0
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>113,0</b>	<b>890,0</b>	<b>160,6</b>
<b>Restbuchwerte</b>			
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>19,3</b>	<b>4.146,8</b>	<b>97,0</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand 1.1.2022</b>	<b>132,3</b>	<b>4.053,4</b>	<b>265,1</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	122,3	2,3
Zugänge	0,0	374,1	4,7
Abgänge	0,0	-9,1	-4,8
Umbuchungen	0,0	-1,6	5,2
Umgliederungen IFRS 5	0,0	0,0	-0,1
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>132,3</b>	<b>4.539,1</b>	<b>272,4</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>			
<b>Stand 1.1.2022</b>	<b>113,0</b>	<b>637,0</b>	<b>159,3</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	19,5	1,2
Zugänge	0,0	113,5	17,4
Wertminderungen	0,0	0,0	3,4
Abgänge	0,0	0,0	-4,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>113,0</b>	<b>770,0</b>	<b>176,5</b>
<b>Restbuchwerte</b>			
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>19,3</b>	<b>3.769,1</b>	<b>95,9</b>

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Leasing	Anlagen im Bau	Sachanlagen gesamt	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
<b>6.503,1</b>	<b>3.426,3</b>	<b>565,0</b>	<b>349,0</b>	<b>3.295,2</b>	<b>14.138,6</b>	<b>79,6</b>
0,0	0,0	-2,6	-10,4	-0,6	-13,6	0,0
39,9	74,4	28,6	8,6	804,3	955,8	1,3
-15,0	-27,3	-53,8	-15,9	-1,8	-113,8	0,0
91,5	15,6	32,6	0,0	-146,3	-6,6	0,0
<b>6.619,5</b>	<b>3.489,0</b>	<b>569,8</b>	<b>331,3</b>	<b>3.950,8</b>	<b>14.960,4</b>	<b>80,9</b>
<b>3.330,8</b>	<b>1.891,8</b>	<b>385,7</b>	<b>157,4</b>	<b>1,1</b>	<b>5.766,8</b>	<b>10,5</b>
0,0	0,0	-1,7	-5,7	0,0	-7,4	0,0
174,7	106,1	37,7	37,2	0,0	355,7	0,9
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-13,2	-26,9	-53,8	-15,9	0,0	-109,8	0,0
-4,7	-0,1	8,4	0,0	0,0	3,6	0,0
<b>3.487,6</b>	<b>1.970,9</b>	<b>376,3</b>	<b>173,0</b>	<b>1,1</b>	<b>6.008,9</b>	<b>11,4</b>
<b>3.131,9</b>	<b>1.518,1</b>	<b>193,5</b>	<b>158,3</b>	<b>3.949,7</b>	<b>8.951,5</b>	<b>69,5</b>
<b>6.432,2</b>	<b>3.410,7</b>	<b>559,6</b>	<b>333,4</b>	<b>2.653,8</b>	<b>13.389,7</b>	<b>98,2</b>
0,0	0,0	4,1	16,3	0,5	20,9	0,0
16,4	28,4	22,5	0,2	712,3	779,8	0,1
-9,3	-29,6	-22,7	-1,1	-3,7	-66,4	0,0
63,8	16,8	2,0	0,2	-67,7	15,1	-18,7
0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,5	0,0
<b>6.503,1</b>	<b>3.426,3</b>	<b>565,0</b>	<b>349,0</b>	<b>3.295,2</b>	<b>14.138,6</b>	<b>79,6</b>
<b>3.188,2</b>	<b>1.825,2</b>	<b>364,7</b>	<b>112,1</b>	<b>1,1</b>	<b>5.491,3</b>	<b>9,6</b>
0,0	0,0	2,2	5,1	0,0	7,3	0,0
150,2	97,3	37,9	41,3	0,0	326,7	0,9
0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	3,4	0,0
-9,2	-29,1	-22,5	-1,1	0,0	-61,9	0,0
1,6	-1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>3.330,8</b>	<b>1.891,8</b>	<b>385,7</b>	<b>157,4</b>	<b>1,1</b>	<b>5.766,8</b>	<b>10,5</b>
<b>3.172,3</b>	<b>1.534,5</b>	<b>179,3</b>	<b>191,6</b>	<b>3.294,1</b>	<b>8.371,8</b>	<b>69,1</b>

## Segment-Berichterstattung

### (Anhang Tz. 42)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2023	1.098,8	498,8	676,8	1.726,1	–	4.000,5
	2022	828,1	446,4	550,1	1.369,8	–	3.194,4
Sonstige Erträge	2023	40,8	16,5	8,5	43,7	–	109,5
	2022	27,9	30,7	8,0	112,6	–	179,2
<b>Erträge mit Dritten</b>	<b>2023</b>	<b>1.139,6</b>	<b>515,3</b>	<b>685,3</b>	<b>1.769,8</b>	–	<b>4.110,0</b>
	<b>2022</b>	<b>856,0</b>	<b>477,1</b>	<b>558,1</b>	<b>1.482,4</b>	–	<b>3.373,6</b>
Intersegmentäre Erträge	2023	96,8	237,1	38,7	383,7	–756,3	–
	2022	87,8	213,8	34,4	338,4	–674,4	–
<b>Erträge gesamt</b>	<b>2023</b>	<b>1.236,4</b>	<b>752,4</b>	<b>724,0</b>	<b>2.153,5</b>	<b>–756,3</b>	<b>4.110,0</b>
	<b>2022</b>	<b>943,8</b>	<b>690,9</b>	<b>592,5</b>	<b>1.820,8</b>	<b>–674,4</b>	<b>3.373,6</b>
<b>Segment-Ergebnis EBIT</b>	<b>2023</b>	<b>151,8</b>	<b>274,0</b>	<b>–74,0</b>	<b>350,9</b>	–	<b>702,7</b>
	<b>2022</b>	<b>40,6</b>	<b>256,3</b>	<b>–111,6</b>	<b>379,2</b>	–	<b>564,5</b>
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2023	156,5	95,9	39,9	208,9	–	501,2
	2022	134,8	86,6	37,7	206,2	–	465,3
<b>EBITDA</b>	<b>2023</b>	<b>308,3</b>	<b>369,9</b>	<b>–34,1</b>	<b>559,8</b>	–	<b>1.203,9</b>
	<b>2022</b>	<b>175,4</b>	<b>342,9</b>	<b>–73,9</b>	<b>585,4</b>	–	<b>1.029,8</b>
Anteiliges Periodenergebnis der at-Equity bewerteten Unternehmen	2023	2,4	–7,8	–0,7	90,6	–	84,5
	2022	0,1	–3,5	9,2	71,2	–	77,0
Erträge aus Beteiligungen	2023	0,0	0,0	0,3	0,0	–	0,3
	2022	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2023	7.060,6	3.999,1	1.160,6	6.525,8	144,8	18.890,9
	31.12.2022	6.406,9	3.727,4	1.035,3	6.245,2	192,8	17.607,6
Segment-Schulden	31.12.2023	6.003,6	3.342,3	954,0	3.812,3	186,4	14.298,6
	31.12.2022	5.603,7	3.191,8	890,8	3.630,0	159,4	13.475,7
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2023	553,4	242,1	116,1	590,1	–	1.501,7
	2022	426,0	230,7	92,9	409,1	–	1.158,7
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2023	41,2	23,7	15,0	11,9	0,2	92,0
	2022	88,0	46,0	18,1	17,5	6,1	175,7
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2023	19,3	31,1	10,8	456,8	–	518,0
	31.12.2022	0,6	29,0	12,5	449,3	–	491,4

**Informationen über geografische Gebiete**

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2023	2.328,8	639,8	15,8	1.016,1	–	4.000,5
	2022	1.886,1	513,1	10,8	784,4	–	3.194,4
Sonstige Erträge	2023	73,1	1,8	0,9	33,7	–	109,5
	2022	73,1	24,4	54,6	27,1	–	179,2
<b>Erträge mit Dritten</b>	<b>2023</b>	<b>2.401,9</b>	<b>641,6</b>	<b>16,7</b>	<b>1.049,8</b>	–	<b>4.110,0</b>
	<b>2022</b>	<b>1.959,2</b>	<b>537,5</b>	<b>65,4</b>	<b>811,5</b>	–	<b>3.373,6</b>
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2023	12.472,7	3.000,0	576,5	2.696,9	144,8	18.890,9
	31.12.2022	11.398,0	3.113,3	691,4	2.212,1	192,8	17.607,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2023	942,2	36,9	0,0	522,6	–	1.501,7
	2022	770,3	20,7	0,0	367,7	–	1.158,7

## Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

### 1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

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

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2023 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2023 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315e Absatz 1 HGB enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

Der Vorstand der Fraport AG hat den Konzernabschluss 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 freigegeben.

### 2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

#### Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2023 folgendermaßen verändert:

### Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
<b>Fraport AG</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>			
31.12.2022	25	30	55
Zugänge	0	2	2
Übergangskonsolidierung	-1	0	-1
Abgänge	0	0	0
<b>31.12.2023</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>56</b>
<b>At-Equity bewertete Unternehmen</b>			
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2022	12	4	16
Zugänge	0	0	0
Übergangskonsolidierung	1	0	1
Abgänge	0	0	0
<b>31.12.2023</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>17</b>
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
31.12.2022	3	1	4
Zugänge	1	0	1
Abgänge	-1	0	-1
<b>31.12.2023</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2022	41	35	76
<b>Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2023</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>78</b>

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 hat die FraSec Fraport Security Services GmbH in einem zweiten Schritt 25 % der Geschäftsanteile an der FraSec Aviation Security GmbH, vormals FraSec Luftsicherheit GmbH, an die Dr. Sasse Gruppe übertragen. Im Zuge dieser Übertragung hält die Dr. Sasse Gruppe mit insgesamt 51 % die Mehrheit der Anteile an der FraSec Aviation Security GmbH. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 entsprechend als Gemeinschaftsunternehmen in den Konzern-Abschluss einbezogen. Aus der Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft und der Erfassung der verbleibenden Anteile (49 %) zum Fair Value resultierte ein sonstiger betrieblicher Ertrag in Höhe von 11,1 Mio €. Die zum 31. Dezember 2022 gemäß IFRS 5 bilanzierten Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft sind in diesem Zusammenhang abgegangen.

Am 6. Juni 2023 erfolgte die Gründung des assoziierten Unternehmens FraScout GmbH. Die FraSec Services GmbH hält in diesem Zusammenhang 49 % der Anteile an der Gesellschaft. Die übrigen 51 % der Geschäftsanteile hält die Connect Holding GmbH. Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung von Personaldienstleistungen insbesondere an und auf Flughäfen.

Im Rahmen der Ausschreibung für das Centermanagement an den Flughäfen Washington Dulles International Airport (IAD) und Ronald Reagan Washington National Airport (DCA) hat die Fraport USA im Juli 2023 die Gesellschaften Fraport Washington LLC und die Fraport Washington Partnership LLC gegründet. Nach dem erfolgreichen Abschluss des Vergabeverfahrens erfolgte im Oktober 2023 die Unterzeichnung des Konzessionsvertrags mit einer Laufzeit bis 31. März 2034. Die operative Übernahme erfolgte zum 1. Januar 2024.

Darüber hinaus wurden mit Wirkung zum 30. Juni 2023 sämtliche Anteile an dem assoziierten Unternehmen Airmail Center Frankfurt GmbH veräußert. Die Transaktion wirkte sich mit 1,4 Mio € negativ auf das Konzernergebnis aus. Die Anteile an der Airmail Center Frankfurt GmbH wurden bis zu deren Abgang in der Bilanz separat in dem Posten „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ ausgewiesen.

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

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 31. Dezember 2023 insgesamt 78 Gesellschaften.

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

Die operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, an der Fraport 50 % der Anteile hält, wird aufgrund vertraglicher Regelungen als assoziiertes Unternehmen nach der At-Equity-Methode bilanziert. Aufgrund der bestehenden Veräußerungsabsicht zum 31. Dezember 2023 erfolgte der Ausweis der Anteile unter den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten gemäß IFRS 5.

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

### **Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen**

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



## Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
<b>Beteiligungsquote</b>								
<b>Nicht beherrschende Anteile in %</b>	<b>35,00</b>	<b>35,00</b>	<b>35,00</b>	<b>35,00</b>	<b>19,99</b>	<b>19,99</b>	<b>40,00</b>	<b>40,00</b>
Langfristige Vermögenswerte	941,7	970,0	940,1	984,5	1.564,8	1.176,2	158,2	154,2
Kurzfristige Vermögenswerte	197,0	249,0	186,7	244,7	144,3	87,6	25,8	25,5
Langfristige Schulden	872,4	1.024,1	932,3	1.081,0	856,6	256,7	62,5	63,9
Kurzfristige Schulden	124,1	70,2	90,8	70,1	214,0	555,2	20,9	15,9
<b>Eigenkapital/Nettovermögen</b>	<b>142,2</b>	<b>124,7</b>	<b>103,7</b>	<b>78,1</b>	<b>638,5</b>	<b>451,9</b>	<b>100,6</b>	<b>99,9</b>
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	49,8	43,6	36,3	27,3	127,7	90,4	40,2	40,0

	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Umsatzerlöse	305,0	236,2	240,2	207,5	792,0	590,1	51,2	43,5
EBITDA	153,6	149,3	114,1	119,2	109,2	100,2	20,6	19,3
Ergebnis nach Steuern	51,5	46,7	25,7	21,2	32,1	37,2	5,8	4,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	1,3	0,0	0,9	7,9	0,0	0,0	-0,2
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-22,0	23,1	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>51,5</b>	<b>48,0</b>	<b>25,7</b>	<b>22,1</b>	<b>18,0</b>	<b>60,3</b>	<b>5,8</b>	<b>4,0</b>
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	18,0	16,8	9,0	7,7	3,6	12,1	2,3	1,6
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	114,8	116,1	77,2	97,4	52,8	119,4	25,3	19,2
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-6,8	-3,8	-6,3	-4,8	-528,7	-360,1	-20,0	-10,8
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	0,0	0,0	0,0	-38,0	-18,9	-4,4	-7,1
davon in Infrastruktur	-6,8	-3,8	-6,3	-4,8	-490,7	-341,2	-15,6	-3,7
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-183,3	2,6	-150,6	54,6	495,5	249,1	-5,0	0,0
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-75,3</b>	<b>114,9</b>	<b>-79,7</b>	<b>147,2</b>	<b>19,6</b>	<b>8,4</b>	<b>0,3</b>	<b>8,4</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	169,2	76,9	166,1	54,6	53,3	42,4	21,4	13,0
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	-4,0	-22,6	8,0	-35,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	2,5	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	89,9	169,2	94,4	166,1	71,0	53,3	21,7	21,4
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	-11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,0	0,0

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

## 3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird angesetzt, sofern die Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller Nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und einem bereits zuvor gehaltenen und zum Erwerbszeitpunkt neu bewerteten Eigenkapitalanteil höher ist als der Saldo der erworbenen, neu bewerteten, identifizierbaren Vermögenswerte und der neu bewerteten übernommenen Schulden. Wenn sich ein negativer Unterschiedsbetrag aus der Gegenüberstellung ergibt, wird nach nochmaliger Überprüfung der Wertansätze ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem beizulegenden Zeitwert erfasst.

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

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

## Währungsumrechnung

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

### Wechselkurse

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2023	Durchschnittskurs 2023	Stichtagskurs 31.12.2022	Durchschnittskurs 2022
1 US-Dollar (US-\$)	0,9028	0,9248	0,9367	0,9496
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,0305	0,3882	0,0500	0,0574
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1268	0,1305	0,1355	0,1413
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1156	0,1181	0,1202	0,1213
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2445	0,2472	0,2473	0,2476
100 Russische Rubel (RUB)	1,0003	1,0808	1,3063	1,3469
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,1861	0,1852	0,1771	0,1838

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

## 4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

### Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

## Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

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

## Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

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

Das Segment Aviation umfasst insbesondere die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten, denen eine vom HMWEVW (Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) genehmigte Entgeltordnung zugrunde liegt (siehe Tz. 49), sowie Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt. Mit der Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 wurden unter den Sicherheitsdienstleistungen auch erstmalig Erlöse aus Luftsicherheitsgebühren erfasst.

Die Flughafenentgelte werden für das Starten, Landen (inklusive Lärm und Emissionen) und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen erhoben. Sicherheitsdienstleistungen betreffen Leistungen aus Fluggast-, Reisegepäck- und Frachtkontrollen im Auftrag des Bundesministeriums des Innern und für Heimat (BMI). Die Leistungen im Segment Aviation werden in der Regel jeweils innerhalb eines Tages erbracht und entsprechend realisiert.

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

Die Real-Estate-Erlöse betreffen unter anderem Vermietungen des Gebäudebestands des Frankfurter Flughafens. Darüber hinaus bietet die Fraport AG diverse Dienstleistungen im Bereich des Immobilienmanagements für Dritte an. Diese reichen

von der Grundstücksentwicklung und Vermarktung über die Immobilienverwaltung bis hin zum Energiemanagement. Die Umsatzerlöse im Retailbereich gliedern sich in die Kategorien Shopping, Werbung und Services auf und resultieren im Wesentlichen aus Erlösen aus der Vermietung von Retail- und Serviceflächen sowie der Vermarktung von Werbeflächen.

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

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

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

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

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

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

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

## **Geschäfts- oder Firmenwert**

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

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

## **Investments in Flughafen-Betreiberprojekte**

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

zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IFRS 15 erfasst. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der operativen Betriebsbereitschaft der betriebenen Infrastruktur werden als laufender Aufwand der Periode erfasst. Rückstellungen für entsprechende Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben.

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

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

### Sachanlagen

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

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

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

## Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

## Fremdkapitalkosten

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

## Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

### Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	25 – 50
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	34 – 39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1 – 30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	5 – 80
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40
Gebäudeausstattungen	12 – 38
Platzanlagen	5 – 99
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7 – 99
Vorfelder	20 – 99
Rollbrücken	80
Rollwege	20 – 99
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3 – 33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	1 – 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 – 25

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

## Wertminderungen nach IAS 36

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

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

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

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

Der Bestimmung der zukünftigen Cash Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash-Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und der zum Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2024 bis 2028 und der aktuellen Langfristplanung bis 2035 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance, die unter anderem aus externen Studien und internen Prognosen abgeleitet wird. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate in Höhe von 1,2 % (im Vorjahr: 1,2 %) berücksichtigt. Die Angemessenheit der Wachstumsrate wird anhand externer Prognosen zu zukünftigen Verkehrsentwicklungen überprüft. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern von 9,0 % bis 15,2 % (im Vorjahr: 8,3 % bis 20,4 %) verwendet.

Die im Kapitel „Geschäftsausblick“ des Lageberichts dargestellten Prognosen entsprechen dem Basis-Szenario der Planung und sind in die Berechnungen der Impairmenttests eingeflossen. Die zugrundeliegende Planung berücksichtigt ebenfalls die Ausgaben zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß dem in Kapitel „Klimaschutz“ erläuterten „Masterplan Dekarbonisierung“ sowie für die Umsetzung der weiteren dargestellten Klimaschutzmaßnahmen. Die für die Planung verwendeten Passagierprognosen berücksichtigen mögliche Auswirkungen der Klimapolitik. So werden aufgrund des höheren zu erwartenden CO<sub>2</sub>-Preises als Konsequenz erhöhte Ticketpreise von 10 % bis 2035 und eine daraus resultierende Nachfragereduktion um 5 % angenommen.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung ist weiterhin geprägt von den geopolitischen Krisen, deren ökonomische Folgen, insbesondere die aktuelle Inflationsdynamik, zu erhöhten Planungsunsicherheiten führen. Um diesen Planungsunsicherheiten Rechnung zu tragen, wurden für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Grundsätzlich wurde für alle Einheiten die Werthaltigkeit bei einem um 0,5 Prozentpunkte höheren Kapitalisierungszinssatz und einer Reduktion der Umsätze um 0,5 Prozentpunkte über den gesamten Planungszeitraum geprüft. Der Anstieg des Kapitalisierungszinssatzes führt für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Slowenien zu einem Abschreibungsbedarf im niedrigen einstelligen Millionenbereich. Die Werthaltigkeit im Rahmen der Umsatzszenarien kann für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten weiterhin bestätigt werden.

Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Flughafenbetrieb der Fraport AG wurden darüber hinaus noch weitere Sensitivitätsbetrachtungen durchgeführt. Dabei wurden Szenarien für die zugrundeliegenden Cash-Flows durch Anpassungen der geplanten Entgelterhöhungen sowie die prognostizierten Verkehrszahlen entwickelt. Eine der Sensitivitätsanalysen beleuchtet die Auswirkungen einer drastischeren Klimapolitik, die zu einer Erhöhung der Ticketpreise von bis zu 16 % führen könnte. Dieses Szenario nimmt eine Nachfragereduktion aufgrund der gestiegenen Preise um bis zu 8 % im Vergleich zum Basisszenario der Passagiere an.

Die einzelnen Cash-Flow-Szenarien wurden dann mit verschiedenen Kapitalkostensätzen nach Steuern, die sich innerhalb der Bandbreite von 5,6 % bis 6,6 % befinden, diskontiert. Die Ergebnisse der Sensitivitätsbetrachtung lassen den Schluss zu, dass keine strukturelle Überbewertung der Infrastruktur vorliegt. Die Szenarien zeigen eine Bandbreite des Unternehmenswerts, die von einer Überdeckung in Höhe eines niedrigen einstelligen Milliardenbetrags bis zu einer Unterdeckung in Höhe eines niedrigen einstelligen Milliardenbetrags bei der Worst-Case-Betrachtung reichen. Die Worst-Case-Betrachtung beschreibt das Szenario einer drastischeren Klimapolitik mit einem Rückgang der Passagiere um bis zu 8 % im Vergleich zur aktuellen Prognose, bei unveränderten geplanten Entgelterhöhungen. Eine Anpassung der Entgelterhöhung gemäß den Vorgaben des LuftVG führt wiederum dazu, dass kein Abschreibungsbedarf mehr vorhanden ist.

Einen weiteren wesentlichen Einfluss auf den Unternehmenswert stellt der Wertbeitrag der ewigen Rente dar. Daher wurde überprüft, ob die Werthaltigkeit im Basis-Szenario auch bei einer reduzierten Wachstumsrate der ewigen Rente von 0,5 Prozentpunkten gegeben ist. Die Anpassung der Wachstumsrate führt zu keinem Abschreibungsbedarf.

## Leasingverhältnisse

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

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

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

Als Leasinggeber weist der Fraport-Konzern bei Vorliegen eines Finance-Lease-Verhältnisses die Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis an.

## Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

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



## Andere Finanzanlagen

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

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

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

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

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

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

FVOCI mit Recycling betrifft die Wertpapiere. Wertänderungen werden im sonstigen Ergebnis erfasst; Zinserträge, Neubewertungen von Währungsumrechnungsgewinnen und -verlusten sowie Wertminderungsaufwendungen oder Wertaufholungen werden erfolgswirksam erfasst; sollte es zu einem vorzeitigen Verkauf kommen, werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt.

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

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

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

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

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

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

## Zuwendungen der öffentlichen Hand

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

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

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

### **Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten**

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

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

- > finanzielle Vermögenswerte in Form von Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, beispielsweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen an assoziierte Unternehmen sowie Bankguthaben und -einlagen
- > finanzielle Vermögenswerte, in Form von Schuldinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

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

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

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

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

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

### **Vorräte**

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

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

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

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

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

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

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

### Zahlungsmittel

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

### Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

### Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

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

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

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

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

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

### **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 3,16 % (im Vorjahr: 3,69 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

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

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

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

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

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

### **Steuerrückstellungen**

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

### **Sonstige Rückstellungen**

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

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

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

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins auf- beziehungsweise abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher

Bedeutung ist. Dies betrifft unter anderem die Rückstellungen für Wirbelschleppen, die über einen Zeitraum bis 2031 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen bis 3,15 % (im Vorjahr: 2,99 %) auf- beziehungsweise abgezinst werden.

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

### Eventualverbindlichkeiten

Eventualverbindlichkeiten sind mögliche Verpflichtungen, die auf vergangenen Ereignissen beruhen und deren Existenz erst durch das Eintreten eines oder mehrerer ungewisser künftiger Ereignisse bestätigt wird, die jedoch außerhalb des Einflussbereichs von Fraport liegen. Ferner können gegenwärtige Verpflichtungen dann Eventualverbindlichkeiten darstellen, wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen nicht hinreichend wahrscheinlich für die Erfassung einer Verbindlichkeit ist oder der Umfang der Verpflichtung nicht verlässlich geschätzt werden kann. Eventualverbindlichkeiten werden nicht in der Bilanz erfasst, sondern im Anhang dargestellt.

### Verbindlichkeiten

Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle und nichtfinanzielle Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert abzüglich etwaiger Transaktionskosten erfasst. Dieser entspricht bei kurzfristigen Verbindlichkeiten in der Regel dem Nominalwert. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden zum Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert abzüglich etwaiger Transaktionskosten eingebucht. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Die Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten. Jede Differenz zwischen dem Auszahlungs- und Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit des jeweiligen Vertrags unter Anwendung der Effektivzinsmethode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

### Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

Im Fraport-Konzern werden derivative Finanzinstrumente grundsätzlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten wird nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Positive Marktwerte werden als sonstige finanzielle Vermögenswerte, negative Marktwerte als sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert. Die effektiven Wertänderungen bei Cash Flow Hedges werden erfolgsneutral im Eigenkapital in der Rücklage für Finanzinstrumente erfasst. Korrespondierend dazu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der Cash Flow Hedges ebenfalls erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die Effektivität der Cash Flow Hedges wird in regelmäßigen Abständen überprüft. Bestehende Ineffektivitäten werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Sofern die Kriterien eines Cash Flow Hedges nicht mehr erfüllt sind, wird das Hedge Accounting aufgelöst. Die Änderungen des Fair Values sowie die darauf entfallenden Steuerlatenzen werden in diesem Fall erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (FVTPL). Die Fair-Value-Änderungen werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

### Eigene Anteile

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

### Virtuelle Aktienoptionen

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

## Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

## Umsatz-, Ergebnis- und Cash Flow Entwicklung und Prognosen

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

Den getroffenen Annahmen zur Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens liegen Prognosen verschiedener externer Gutachter und Quellen zu Grunde, die regelmäßig aktualisiert werden und unter anderem Grundlage für die mittel- und langfristige Konzern-Planung sind. Diese Prognosen bilden Risiken für die Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens wie Klima- und Umweltrisiken, politische Risiken sowie Risiken der wirtschaftlichen Entwicklung in den Verkehrs- und Passagiermengenerwartungen ab, die so Berücksichtigung in der Bewertung von Vermögenswerten finden. Die Flughafentgelte stellen einen wesentlichen Teil der Umsatzlöse dar und stehen in direkter Abhängigkeit vom Flugverkehr. Durch die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt ist die Entwicklung des zukünftigen Flugverkehrs- und Passagieraufkommens stark abhängig von den Entscheidungen zur Klimapolitik. Diese Risiken werden im Risiko- und Chancenbericht dargestellt und bewertet. Die prognostizierten Auswirkungen der Klimapolitik schlagen sich in der Unternehmens- und Konzern-Planung nieder. Weitere Ausführungen dazu sind in Tz. 4 im Abschnitt Wertminderung nach IAS 36 zu finden.

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

## Sachanlagevermögen

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

## Andere Finanzanlagen

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

## Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

## Ertragsteuern

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

## Aktive latente Steuern

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

## Pensionsverpflichtungen

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

## Sonstige Rückstellungen

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2023 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2023 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich. Hinsichtlich weiterer Angaben zu wesentlichen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen.

## Eventualverbindlichkeiten

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

## Unternehmenserwerbe

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

## Wertminderungen

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

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

## Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmals angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2023 beginnen.

Das IASB hat am 18. Mai 2017, einschließlich der Änderungen vom 25. Juni 2020, den neuen Standard IFRS 17 „Versicherungsverträge“ verabschiedet. Weitere Änderungen („Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen“) wurden vom IASB am 9. Dezember 2021 verabschiedet. IFRS 17 löst IFRS 4 „Versicherungsverträge“ ab und legt neue Ansätze für die Abbildung, Ansatz und Bewertung von Versicherungsverträgen fest. IFRS 17 einschließlich Änderungen wurden am 19. November 2021 beziehungsweise am 8. September 2022 in EU-Recht übernommen und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen verpflichtend anzuwenden. Eine frühere Anwendung der Änderungen war zulässig. Im Fraport Konzern werden grundsätzlich keine entsprechenden Versicherungsverträge geführt, es haben sich somit keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

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

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

Am 23. Mai 2023 hat das IASB Änderungen an „IAS 12: Internationale Steuerreform: Säule 2-Modellregeln“ veröffentlicht. Die Änderungen umfassen eine vorübergehende, verpflichtend anzuwendende Ausnahme von der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, sowie zum anderen gezielte Anhangangaben für betroffene Unternehmen. In Perioden, in denen eine Gesetzgebung zur Umsetzung der globalen Mindestbesteuerung beschlossen jedoch noch nicht in Kraft getreten ist, sind Angaben bezüglich der Auswirkungen der Pillar 2 Regelungen beziehungsweise eine Einschätzung der daraus resultierenden Ertragsteuern für das Unternehmen zu machen. Die Änderungen wurden am 8. November 2023 in EU-Recht übernommen und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen verpflichtend anzuwenden. Bezüglich der Änderungen an IAS 12 und der künftigen Auswirkungen aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns siehe unten den Abschnitt „Globale Mindestbesteuerung“.



## Nicht vorzeitig angewendete Standards

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

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

Am 22. September 2022 hat das IASB Änderungen an IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten bei Sale-and-Leaseback Transaktionen. Die Anpassung des IFRS 16 verlangt, die Leasingverbindlichkeit so zu bewerten, dass bei deren Folgebewertung kein Gewinn oder Verlust in Bezug auf das zurückbehaltenene Nutzungsrecht entsteht. Die Änderungen wurden am 21. November 2023 in EU-Recht übernommen und sind ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen an IFRS 16 werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 23. Januar 2020 hat das IASB Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ hinsichtlich der Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig veröffentlicht. Verbindlichkeiten sind als langfristig auszuweisen, wenn das Unternehmen am Ende des Berichtszeitraums ein substantielles Recht besitzt, die Erfüllung der Schuld um mindestens zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag zu verschieben. Die ursprüngliche Erstanwendung der Änderungen an IAS 1 zum 1. Januar 2022 wurde am 15. Juli 2020 vom IASB um ein Jahr verschoben. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

Die Änderungen an IAS 1 vom 23. Januar beziehungsweise vom 15. Juli 2020 sowie vom 31. Oktober 2022 wurden am 19. Dezember 2023 in EU-Recht übernommen und sind nunmehr einheitlich spätestens ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwenden.

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

Am 25. Mai 2023 hat das IASB Änderungen an IAS 7 „Kapitalflussrechnungen“ und IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ in Bezug auf zusätzliche Angaben zu Finanzierungsvereinbarungen mit Lieferanten (Reverse Factoring Transaktionen) veröffentlicht. Durch die neuen Anforderungen sind künftig folgende Angaben zu machen: Bedingungen, Konditionen und Gegenstand der Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen, zum Periodenbeginn und -ende die Buchwerte und den Bilanzpostenausweis der daraus resultierenden Verbindlichkeiten, die Bandbreite von Zahlungsfristen sowie weitere Informationen zum Liquiditätsrisiko der Lieferantenfinanzierungsverträge. Diese Änderungen sind für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 15. August 2023 Änderungen des IAS 21 „Auswirkungen von Wechselkursänderungen“ veröffentlicht. Die Änderung betrifft die Bestimmung des Wechselkurses bei langfristig fehlender Umtauschbarkeit. Durch den Änderungsstandard wird der IAS 21 ergänzt um die Vorgaben zur Beurteilung, ob eine Währung in eine andere Währung umgetauscht werden kann, zum Vorgehen wie ein Wechselkurs bestimmt werden kann sowie zusätzliche Erläuterungen zu nicht konvertiblen Währungen. Die Änderungen an IAS 21 sind erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2025 beginnen, anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

## Globale Mindestbesteuerung

Der Fraport-Konzern fällt in den Anwendungsbereich der sogenannten OECD Model Rules (globale Mindestbesteuerung). Die Gesetzgebung zur globalen Mindestbesteuerung wurde in Deutschland, dem Land, in dem die oberste Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns ansässig ist, erlassen und wird für Geschäftsjahre, die nach dem 30. Dezember 2023 beginnen, in Kraft treten. Danach ist der Fraport-Konzern verpflichtet, für jedes Land, in dem er Geschäftseinheiten im Sinne der Gesetzgebung unterhält, den effektiven Steuersatz zu ermitteln und, soweit der ermittelte effektive Steuersatz unterhalb des Mindeststeuersatzes von 15 % liegt, in Höhe der Differenz zwischen effektivem Steuersatz und Mindeststeuersatz eine sogenannte Ergänzungssteuer abzuführen.

Da die Gesetzgebung in keiner Jurisdiktion, in welcher Fraport Geschäftseinheiten im Sinne der Gesetzgebung unterhält, zum Berichtszeitpunkt in Kraft war, ergibt sich für den Fraport-Konzern im Berichtszeitraum keine damit verbundene Steuerbelastung.

Der Konzern hat die vom IASB im Mai 2023 veröffentlichte vorübergehende Ausnahme von den Rechnungslegungsvorschriften für latente Steuern in IAS 12 angewendet. Dementsprechend werden keine latenten Steuern in Bezug auf die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung ausgewiesen und keine diesbezüglichen Informationen angegeben.

Der Fraport-Konzern arbeitet derzeit daran, eine Einschätzung hinsichtlich der Auswirkungen der globalen Mindestbesteuerung für das Geschäftsjahr 2024 (Erstanwendungsjahr der Gesetzgebung) zu prognostizieren.

Bezüglich seiner Tätigkeiten in Bulgarien, einem Land, in dem der gesetzliche Steuersatz 10 % beträgt, geht der Konzern unter anderem aufgrund der vorläufigen Evaluierungen zu den Regelungen des substanzbasierten Freibetrags nicht davon aus, dass wesentliche zusätzliche Steuern anfallen werden. Auch bezüglich seiner übrigen Tätigkeiten geht der Konzern davon aus, dass die Erstanwendung der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung keinen wesentlichen Einfluss auf die effektive Steuerquote des Konzerns haben wird.

Aufgrund der Komplexität bei der Anwendung der Gesetzgebung und der sich daraus ergebenden umfassenden zusätzlichen Datenanforderungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächlichen Auswirkungen erheblich von den aktuellen Einschätzungen abweichen können.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### 5 Umsatzerlöse

#### Umsatzerlöse

in Mio €	2023	2022
<b>Aviation</b>		
Flughafentgelte	814,4	618,4
Sicherheitsdienstleistungen	239,2	173,7
Übrige Umsatzerlöse	45,2	36,0
	<b>1.098,8</b>	<b>828,1</b>
<b>Retail &amp; Real Estate</b>		
Real Estate	189,2	185,9
Retail	186,7	153,6
Parkierung	101,6	78,9
Übrige Umsatzerlöse	21,3	28,0
	<b>498,8</b>	<b>446,4</b>
<b>Ground Handling</b>		
Bodenverkehrsdienste	342,8	291,2
Infrastrukturentgelte	313,9	237,5
Übrige Umsatzerlöse	20,1	21,4
	<b>676,8</b>	<b>550,1</b>
<b>International Activities &amp; Services</b>		
Aviation	686,4	594,6
Non-Aviation	524,3	444,1
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	515,4	331,1
	<b>1.726,1</b>	<b>1.369,8</b>
<b>Gesamt</b>	<b>4.000,5</b>	<b>3.194,4</b>

Mit der Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 wurden 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. Beide Effekte wirkten sich auf den Posten Umsatzerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen aus. Zur ausführlichen Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern“ verwiesen.

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend variable Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 154,5 Mio € (im Vorjahr: 127,8 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retailbereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2023 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 40,1 Mio € (im Vorjahr: 33,6 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich 37 Jahre (im Vorjahr: 42 Jahre).

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 535,4 Mio € (im Vorjahr: 523,9 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 396,8 Mio € (im Vorjahr: 380,2 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,0 Mio € (im Vorjahr: 4,3 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (686,4 Mio €; im Vorjahr: 594,6 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 348,3 Mio € (im Vorjahr: 288,1 Mio €) aus Retail- und Real-

Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 95,9 Mio € (im Vorjahr: 84,5 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten in Höhe von 515,4 Mio € (im Vorjahr: 331,1 Mio €) betreffen Lima (465,7 Mio €; im Vorjahr: 312,1 Mio €), Griechenland (36,9 Mio €; im Vorjahr: 10,3 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (12,8 Mio €; im Vorjahr: 8,7 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 4.000,5 Mio € (im Vorjahr: 3.194,4 Mio €) resultieren mit 2.771,1 Mio € (im Vorjahr: 2.236,2 Mio €) aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 sowie Erlöse aus Mieten und sonstigen Leasingverhältnissen.

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

### Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Fällig im	Fällig im	Fällig im	Fällig im	Fällig im	Restlaufzeit	Gesamt
	1. Folgejahr	2. Folgejahr	3. Folgejahr	4. Folgejahr	5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	155,4	108,3	96,4	92,8	88,6	1.511,3	2.052,8

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

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

## 6 Andere aktivierte Eigenleistungen

### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2023	2022
Andere aktivierte Eigenleistungen	50,5	39,9

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

## 7 Sonstige betriebliche Erträge

### Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2023	2022
Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie	18,6	49,2
Effekte aus der Übergangskonsolidierung der FraSec Aviation Security GmbH	11,1	0,0
Vergleichsvereinbarung Fraport USA	11,0	0,0
Erträge aus Schadenersatzleistungen	2,0	1,1
Gewinne aus Anlagenabgängen	1,4	0,4
Auflösungen von Wertberichtigungen	1,0	2,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,5	0,5
Gewinn aus der Veräußerung von Anteilen an at-Equity bewerteten Unternehmen	0,0	72,3
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,1
Sonstige	13,4	13,7
<b>Gesamt</b>	<b>59,0</b>	<b>139,3</b>

Im Geschäftsjahr 2023 konnten bei den beiden brasilianischen Konzerngesellschaften erneut Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie in Höhe von 18,6 Mio € realisiert werden. Darüber hinaus enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge Effekte aus der Übergangskonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH sowie der Erfassung der verbleibenden Anteile (49 %) zum Fair Value von 11,1 Mio €. Des Weiteren konnte im Zusammenhang mit der Beilegung eines Rechtsstreits bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA ein Ertrag von 11,0 Mio € realisiert werden.

Das Vorjahr war maßgeblich von der Veräußerung sämtlicher Anteile am assoziierten Unternehmen Xi'an sowie am Gemeinschaftsunternehmen D-Port Logistik GmbH beeinflusst. Aus den Transaktionen resultierte ein Gewinn von 53,7 Mio € (Xi'an) beziehungsweise 18,6 Mio € (D-Port Logistik GmbH). Zudem waren im Geschäftsjahr 2022 die Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie bei Fraport Greece (23,6 Mio €) und den brasilianischen Konzern-Gesellschaften (18,5 Mio €) in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten.

## 8 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2023	2022
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.038,4	-691,8
Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	-515,4	-331,1
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-83,5	-78,7
<b>Gesamt</b>	<b>-1.637,3</b>	<b>-1.101,6</b>

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 245,7 Mio € (im Vorjahr: 183,1 Mio €). Die Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen beliefen sich auf 515,4 Mio € (im Vorjahr: 331,1 Mio €).

## 9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2023	2022
Entgelte für Personal	-881,1	-842,8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-162,5	-164,1
Aufwendungen für Altersversorgung	-32,4	-29,8
<b>Gesamt</b>	<b>-1.076,0</b>	<b>-1.036,7</b>
<b>Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Stammbeschäftigte	16.789	18.052
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	1.051	798
<b>Gesamt</b>	<b>17.840</b>	<b>18.850</b>

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

Im Vorjahr führten Zuwendungen für Kurzarbeit zu einer Entlastung des Personalaufwands in Höhe von 1,9 Mio €. Davon entfielen 0,5 Mio € auf zu erstattende Sozialversicherungsbeiträge.

## 10 Abschreibungen

### Abschreibungen

in Mio €	2023	2022
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	-130,6	-113,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	-14,0	-17,4
Außerplanmäßig	0,0	-3,4
Sachanlagen		
Planmäßig	-355,7	-326,7
Außerplanmäßig	0,0	-3,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	-0,9	-0,9
<b>Gesamt</b>	<b>-501,2</b>	<b>-465,3</b>

### Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen von Nutzungsdauern von Sachanlagen, die im Vergleich zum Vorjahr zu Minderabschreibungen in Höhe von 11,7 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €) und zu Mehrabschreibungen in Höhe von 25,7 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €) führten.

### Außerplanmäßige Abschreibungen

Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Vorjahres betrafen die Konzern-Gesellschaft Fraport USA.

## 11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2023	2022
Versicherungen	-35,7	-32,9
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-27,3	-26,0
Aufwendungen für Werbung	-17,7	-14,4
Mieten und Leasingaufwendungen	-14,5	-12,4
Sonstige Steuern	-12,0	-9,4
Schadensersatz	-6,0	-34,4
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-5,3	-6,3
Verluste aus Anlagenabgängen	-3,3	-1,8
Übrige	-70,9	-67,9
<b>Gesamt</b>	<b>-192,7</b>	<b>-205,5</b>

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

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

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 1,6 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €) enthalten. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

### Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2023		2022	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,2	0,3	1,4	0,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,1	0,0	0,4	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>1,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1,8</b>	<b>0,3</b>

## 12 Zinserträge und Zinsaufwendungen

### Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2023	2022
Zinserträge	100,9	53,0
Zinsaufwendungen	-317,9	-313,5

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen enthalten überwiegend Zinsen aus langfristigen Darlehen, Schuldscheindarlehen, Anleihen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen und Zinserträge aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten, Rückstellungen und langfristiger Vermögenswerte. Die Nettoszinsen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenso wie die Zinserträge aus den Wertpapieren im Zinsergebnis erfasst.

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

in Mio €	2023	2022
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	94,7	33,8
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-307,4	-304,9

Die Zinserträge aus Finanzinstrumenten enthalten 22,3 Mio € (im Vorjahr: 2,8 Mio €) Erträge aus erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten. In den Zinsaufwendungen sind keine Aufwendungen aus erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten enthalten.

## 13 Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen

### Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen

in Mio €	2023	2022
Gemeinschaftsunternehmen	85,9	58,9
Assoziierte Unternehmen	-1,4	18,1
<b>Gesamt</b>	<b>84,5</b>	<b>77,0</b>

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen (siehe auch Tz. 22) enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von der operativen Konzern-Gesellschaft in Antalya in Höhe von +81,8 Mio € (im Vorjahr: +59,8 Mio €) sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von -12,6 Mio € (im Vorjahr: -8,9 Mio €). Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen im Geschäftsjahr 2022 enthielt die Wertaufholung von 20,0 Mio €, der in Vorjahren vorgenommenen Abschreibung der Anteile an Xi'an (siehe auch Tz. 2).

## 14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2023	2022
<b>Erträge</b>		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	1,4	4,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	12,5	3,1
Bewertung von Derivaten	1,1	11,8
Sonstiges	0,6	5,7
<b>Gesamt</b>	<b>15,6</b>	<b>24,7</b>
<b>Aufwendungen</b>		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-1,4	-0,9
Fremdwährungskursverluste realisiert	-12,1	-3,1
Bewertung von Derivaten	-16,5	-0,2
Abschreibung Darlehensforderung gegenüber Thalita	0,0	-163,3
Sonstiges	-2,0	-4,3
<b>Gesamt</b>	<b>-32,0</b>	<b>-171,8</b>
<b>Sonstiges Finanzergebnis insgesamt</b>	<b>-16,4</b>	<b>-147,1</b>

In den sonstigen Erträgen im Finanzergebnis des Vorjahres ist im Wesentlichen die Fair-Value-Bewertung der Kaufoption des Minderheitsgesellschafters zum Bezug weiterer Anteile an den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece von 4,7 Mio € enthalten, die bis zur Ausübung der Option im Jahr 2022 erfolgt ist. Die Aufwendungen aus der Bewertung von Derivaten resultieren in Höhe von 8,2 Mio € aus der Marge des im Geschäftsjahr abgeschlossenen Zinsswaps der Gesellschaft Lima Airport Partners.

## 15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

### Ertragsteuern

in Mio €	2023	2022
Laufende Ertragsteuern	-65,9	-22,7
Latente Ertragsteuern	-57,5	-44,6
<b>Gesamt</b>	<b>-123,4</b>	<b>-67,3</b>

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (57,9 Mio €, im Vorjahr: 21,9 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (8,1 Mio €, im Vorjahr: 0,8 Mio €).



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

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. Bei inländischen Gesellschaften wird ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 32 % verwendet, der die Gewerbesteuer einschließt.

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

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

Zum 31. Dezember 2023 verfügte der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht in Deutschland über nicht nutzbare gewerbesteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 5,4 Mio € und körperschaftsteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio € gewerbesteuerlich und 0,3 Mio € körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorräte stammen aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Der Fraport-Konzern verfügt über in Deutschland nutzbare Verlustvorräte in Höhe von 443,6 Mio € (Körperschaftsteuer; im Vorjahr: 618,4 Mio €) und 565,9 Mio € (Gewerbesteuer; im Vorjahr: 715,3 Mio €) sowie über im Ausland nutzbare Verlustvorräte in Höhe von 139,7 Mio € (im Vorjahr 97,1 Mio €).

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 760,0 Mio € (im Vorjahr: 726,6 Mio €) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese potenziellen Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,59 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften.

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

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

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

## Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2023		2022	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	21,9	-121,0	16,5	-118,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1,5	-13,1	2,0	-13,1
Sachanlagen	2,8	-284,4	3,0	-275,4
Finanzanlagen	7,5	0,0	2,3	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2,2	-30,4	4,6	-20,0
Pensionsrückstellungen	5,3	0,0	4,6	0,0
Sonstige Rückstellungen	30,9	-2,8	34,5	-3,0
Verbindlichkeiten	228,7	-0,1	237,9	-0,2
Wertpapiere und Finanzderivate	9,9	-2,1	18,9	0,0
Verlust- und Zinsvorräge	206,6	0,0	236,1	0,0
<b>Summe aus Einzelabschlüssen</b>	<b>517,3</b>	<b>-453,9</b>	<b>560,4</b>	<b>-430,3</b>
Saldierung	-418,5	418,5	-406,4	406,4
Konsolidierungsmaßnahmen	3,5	-16,8	5,5	-17,5
<b>Konzern-Bilanz</b>	<b>102,3</b>	<b>-52,1</b>	<b>159,5</b>	<b>-41,3</b>

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

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 11,3 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 18,2 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die eigenkapitalerhöhenden Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 0,8 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 3,4 Mio €).

Die Beziehung vom erwarteten Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

## Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2023	2022
Ergebnis vor Ertragsteuern	553,9	233,9
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand <sup>1)</sup>	-175,8	-72,5
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	16,6	5,6
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	12,4	8,8
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-7,4	-6,4
Nicht anrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	-3,9	-0,8
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-4,5	-0,9
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	31,0	49,5
Ansatz von bisher nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern auf Verlustvorräte	26,7	0,0
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorräte	0,0	-48,1
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-5,5	-3,9
Periodenfremde Steuern	-12,0	-0,3
Sonstiges	-1,0	1,7
<b>Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>-123,4</b>	<b>-67,3</b>

<sup>1)</sup> Erwartete Steuerquote rund 32 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,9 %.

Die Konzern-Steuerquote betrug im Geschäftsjahr 2023 22,3 % (im Vorjahr: 28,8 %).

## 16 Ergebnis je Aktie

### Ergebnis je Aktie

	2023		2022	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	393,2	393,2	132,4	132,4
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.391.339	92.391.339	92.529.395
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	4,26	4,26	1,43	1,43

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien (wie im Vorjahr gleichbleibende Aktienanzahl), die einem Anteil von 10 € am Grundkapital entsprechen. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.391.339 Aktien ergibt sich für das Geschäftsjahr 2023 ein unverwässertes beziehungsweise verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 4,26 €.

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

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

## 17 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

### Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2022
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>19,3</b>	<b>19,3</b>

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2023 eingeflossenen Annahmen:

### Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum <sup>1)</sup>	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	10,3 %	–	3,7 %	2024 bis 2053

<sup>1)</sup>Der Planungszeitraum bis einschließlich 2027 ist geprägt von einem überdurchschnittlichen Umsatzwachstum bedingt durch die Erholung des Luftverkehrs nach der Coronavirus-Pandemie. Das angegebene durchschnittliche Umsatzwachstum ist um den Erholungseffekt bereinigt und gibt das durchschnittliche Wachstum für die Jahre 2028 bis 2053 wieder. Über den gesamten Planungszeitraum ergibt sich ein unbereinigtes durchschnittliches Umsatzwachstum in Höhe von 4,5 %.

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

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

Bei einer Variation des Diskontierungszinssatzes um +0,5 Prozentpunkte ergibt sich ein Abwertungsbedarf der Goodwills in Höhe von 4,7 Mio €, während aus einer Anpassung der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte kein Abwertungsbedarf resultiert.

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

## 18 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

### Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	4.146,8	3.769,1

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 49) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 1.790,8 Mio € (im Vorjahr: 1.845,0 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 2.304,7 Mio € (im Vorjahr: 1.870,9 Mio €) und geleistete Anzahlungen von 51,3 Mio € (im Vorjahr: 53,2 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminalbetrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.864,9 Mio € (im Vorjahr: 1.933,0 Mio €), Lima mit 1.522,2 Mio € (im Vorjahr: 1.094,9 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 611,2 Mio € (im Vorjahr: 595,9 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 148,5 Mio € (im Vorjahr: 145,3 Mio €).

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Brasilien aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 31,5 Mio € (im Vorjahr: 35,8 Mio €) an, wovon 0,8 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €) aktiviert wurden. Die Zinssätze für die Darlehen liegen zwischen 6,1 % und 11,7 %. Noch nicht für Investitionen in den Flughafenausbau benötigte Darlehensauszahlungen wurden wieder angelegt. Der erzielte Zinsertrag für diese Geldanlagen betrug 0,4 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €).

Im Rahmen des begonnenen Ausbaus am Flughafen Lima wurden im Rahmen einer konkreten Finanzierung Darlehen in Höhe von 659,0 Mio € aufgenommen und in diesem Zusammenhang Fremdkapitalkosten in Höhe von 28,6 Mio € (im Vorjahr: 10,5 Mio €) aktiviert. Das Darlehen wird mit einem Zinssatz von 7,65 % verzinst.

## 19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	49,3	50,9
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	47,7	45,0
<b>Gesamt</b>	<b>97,0</b>	<b>95,9</b>

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten insbesondere das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (49,2 Mio €, im Vorjahr: 50,9 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 30 Jahren (im Vorjahr: 31 Jahre).

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 7,2 Mio € (im Vorjahr: 7,7 Mio €). Weitere 2,9 Mio € (im Vorjahr 2,3 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen fünf und 25 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,6 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €).

## 20 Sachanlagen

### Sachanlagen

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.131,9	3.172,3
Technische Anlagen und Maschinen	1.518,1	1.534,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	193,5	179,3
Anlagen im Bau	3.949,7	3.294,1
Nutzungsrechte Leasing	158,3	191,6
<b>Gesamt</b>	<b>8.951,5</b>	<b>8.371,8</b>

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2023 belaufen sich auf 955,8 Mio € (im Vorjahr: 779,8 Mio €). Davon entfallen 706,9 Mio € (im Vorjahr: 593,7 Mio €) auf den Bau vom Terminal 3 („Ausbau Süd“) sowie weitere Projekte im Zusammenhang mit kapazitiven Ausbaumaßnahmen am Frankfurter Flughafen.

Fremdkapitalkosten wurden bei der Fraport AG in Höhe von 34,7 Mio € (im Vorjahr: 21,5 Mio €) für generelle Projektfinanzierungen aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz betrug durchschnittlich rund 1,9 % (im Vorjahr: rund 1,5 %). Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3 stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten in Höhe von 6,8 Mio € (im Vorjahr: 4,3 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 1,2 % (im Vorjahr: rund 0,6 %).

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

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns enthält Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken der Fraport AG in Höhe von 3.022,5 Mio € (im Vorjahr: 3.060,1 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2023 befanden sich Grundstücke mit einer Fläche von 26,1 Mio Quadratmeter im Eigentum der Fraport AG. Die Verkehrswerte der Grundstücke, die im Sachanlagevermögen klassifiziert sind, betragen je nach Lage und Nutzungsart zwischen 1 € und 720 € je Quadratmeter (veröffentlichte Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte des Landes Hessen).

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

### Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen

in Mio €	2023	2022
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.	158,3	191,6
Buchwert Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	174,2	208,9
Zugänge Nutzungsrechte/ Leasingverbindlichkeiten im Geschäftsjahr	8,6	0,2
Zahlungsmittelabflüsse gesamt für bestehende Leasingverhältnisse	71,7	69,3
Variable Leasingzahlungen, die keinen Eingang in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten fanden	26,5	21,1
Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten	7,2	8,5
Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten	96,8	85,3
Vereinbarte, aber noch nicht begonnene Leasingverhältnisse	0,0	0,6

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 121,5 Mio € (im Vorjahr: 152,0 Mio €) überwiegend auf die Gesellschaften der Fraport USA (Segment International Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. In die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten der Gesellschaften der Fraport USA wurden lediglich die fest vereinbarten, dem Leasinggeber garantierten Mindestleasingzahlungen einbezogen. Darüber hinaus zu zahlende umsatzabhängige (variable) Mietzahlungen werden in der jeweiligen Periode aufwandswirksam erfasst und sind im Falle der Gesellschaften der Fraport USA im Materialaufwand ausgewiesen. Die derzeit bei der Fraport USA bestehenden Miet- und Konzessionsverträge haben in der Regel eine Laufzeit von zehn Jahren sowie zum Teil Verlängerungsoptionen um je fünf Jahre, die jedoch nicht einseitig ausübbar und demnach nicht hinreichend sicher zu beurteilen sind. Es werden nur fest vereinbarte Laufzeiten ohne Optionszeiträume als Laufzeit berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr 2023 hat sich die Fraport USA im Vergabeverfahren um das Centermanagement an den Flughäfen Washington Dulles International Airport (IAD) und Ronald Reagan Washington National Airport (DCA) durchgesetzt. Die operative Übernahme erfolgte zum 1. Januar 2024. Aufgrund der variabel ausgestalteten Mietzahlungen resultiert aus dem Neuvertrag kein Ansatz eines Nutzungsrechts beziehungsweise einer Leasingverbindlichkeit. Die anfallenden variablen Mietzahlungen werden jeweils periodengerecht im Materialaufwand erfasst. Mit einer Laufzeit bis zum 31. März 2034 ist dies der am längsten laufende Vertrag bei der Fraport USA.

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

Zum Stichtag bestehen zukünftige nominale Zahlungsverpflichtungen aus den bestehenden Leasingverhältnissen in Höhe von 224,8 Mio €. Bezüglich des Liquiditätsprofils der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 47 verwiesen.

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

## 21 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2022	Fair Value 31.12.2023	Fair Value 31.12.2022
Unbebaute Grundstücke – Level 2	3,1	3,1	2,6	2,6
Unbebaute Grundstücke – Level 3	8,7	7,4	16,1	14,8
Bebaute Grundstücke – Level 3	57,7	58,6	86,9	82,6
<b>Summe</b>	<b>69,5</b>	<b>69,1</b>	<b>105,6</b>	<b>100,0</b>

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

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

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

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie bebaute Grundstücke – Level 3 erfolgt zum Teil mittels des Ertragswertverfahrens gemäß ImmoWertV sowie zum Teil mittels des Discounted-Cash-Flow-Verfahrens durch externe Gutachter. Als wesentliche Eingangsparameter beim Ertragswertverfahren können der Vervielfältiger in Abhängigkeit der Nutzungsdauer und des Liegenschaftszinssatzes sowie die zugrunde gelegte Jahresmiete genannt werden. Beim Discounted-Cash-Flow-Verfahren wird eine ewige Rente unterstellt. Wesentliche Eingangsparameter dabei sind der Diskontierungszinssatz, die nachhaltige Marktmiete, die angenommene Restnutzungsdauer, prognostizierte Instandhaltungskosten sowie die erwartete Mietentwicklung.

Für wesentliche Teile der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ergeben sich aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit.

Im Geschäftsjahr 2023 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 6,1 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 2,3 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestanden keine Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (im Vorjahr: 0,1 Mio €).

## 22 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft die beiden Gesellschaften im Zusammenhang mit der Betriebskonzession am Flughafen Antalya.

### Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport TAV Antalya Terminal, Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya, Türkei („Fraport TAV Antalya I“), ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der TAV Havalimanlari Holding A.Ş., das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafenbehörde (DHMI – Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und damit das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024. Mit Schreiben vom 12. Februar 2021 hat die türkische Regierung die Verlängerung der Konzessionslaufzeit für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya um weitere zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2026 gebilligt.

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

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

Im Zusammenhang mit der im Dezember 2021 gewonnenen Ausschreibung für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya hat die Fraport AG gemeinsam mit der TAV Airports Holding die Gesellschaft Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Antalya, Türkei, („Fraport TAV Antalya II“), gegründet. Die operative Betriebszeit der Gesellschaft beginnt Anfang 2027, nach Ablauf der bestehenden Konzession. Die Fraport AG hält 49 % der Kapitalanteile. Weitere 51 % der Anteile an der Gesellschaft werden von der TAV Airports Holding gehalten. Aufgrund der vertraglich vereinbarten Mitwirkungsrechte wird die Gesellschaft gemeinsam von den Gesellschaftern kontrolliert. Ebenfalls im Dezember 2021 erfolgte der Abschluss des Konzessionsvertrags zwischen der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş und dem türkischen Staat. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis 2051. Die Konzession umfasst den Betrieb der Terminals und anderer landseitiger Infrastruktur, darunter Retail-Flächen, das Parkierungsmanagement und die Passagierkontrollen. Für die neue Betriebskonzession sind von der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş fixe Konzessionsabgaben von insgesamt netto 7,25 Mrd € verteilt über die Laufzeit an den türkischen Staat (DHMI) zu zahlen, davon waren 25 % des Betrags nach Abschluss des Konzessionsvertrags Ende März 2022 entrichtet worden. Für die Vorauszahlung sowie die Ausbauminvestitionen von rund 765,3 Mio € wurde bisher eine Finanzierung über rund 1,9 Mrd. € aufgenommen. Die Zwischenfinanzierung hat eine Laufzeit bis März 2024. Die Gespräche zum Abschluss einer Anschlussfinanzierung sowie zur Erhöhung des Finanzierungsvolumens befinden sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium.

## Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Antalya I		Antalya II	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>401,7</b>	<b>504,2</b>	<b>5.057,9</b>	<b>4.364,7</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>221,5</b>	<b>467,4</b>	<b>2.459,3</b>	<b>3.576,5</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	214,7	449,9	2.459,3	3.570,3
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	6,8	17,5	0,0	6,2
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>153,9</b>	<b>290,2</b>	<b>72,8</b>	<b>43,6</b>
davon Zahlungsmittel	122,2	184,6	51,7	41,3
davon sonstige Vermögenswerte	31,7	105,6	21,1	2,3
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>219,8</b>	<b>214,2</b>	<b>1.933,3</b>	<b>103,8</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	156,0	152,3	1.881,5	88,6
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	63,8	61,9	51,8	15,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>114,3</b>	<b>112,8</b>	<b>738,1</b>	<b>728,0</b>
Anteiliges Nettovermögen	57,1	56,4	369,1	364,0
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9	0,0	0,0
<b>Beteiligungsbuchwert</b>	<b>74,0</b>	<b>73,3</b>	<b>369,1</b>	<b>364,0</b>

## Ergebnisdaten

in Mio €	2023	2022	2023	2022
Umsatzerlöse	467,7	396,6	465,4	101,5
EBITDA	371,6	323,0	-8,5	-7,5
Planmäßige Abschreibungen	-116,3	-114,7	0,0	0,0
Zinserträge	2,5	2,7	2,4	0,3
Zinsaufwendungen	-36,0	-34,6	-8,8	-4,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-9,0	-11,6	-0,3	0,0
Ertragsteuern	-49,1	-45,2	25,4	-10,6
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>163,7</b>	<b>119,6</b>	<b>10,2</b>	<b>-22,6</b>
Sonstiges Ergebnis	0,3	-0,1	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>164,0</b>	<b>119,5</b>	<b>10,2</b>	<b>-22,6</b>

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

## Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya I		Antalya II		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
<b>Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)</b>	<b>73,3</b>	<b>27,4</b>	<b>364,0</b>	<b>0,0</b>	<b>51,8</b>	<b>41,5</b>	<b>489,1</b>	<b>68,9</b>
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	81,8	59,8	5,1	-11,3	-1,0	10,4	85,9	58,9
Anteilige sonstige Ergebnisse	0,3	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,5	-0,1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>82,1</b>	<b>59,7</b>	<b>5,1</b>	<b>-11,3</b>	<b>-0,8</b>	<b>10,4</b>	<b>86,4</b>	<b>58,8</b>
Dividenden	-81,4	-13,8	0,0	0,0	-8,6	-4,0	-90,0	-17,8
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	12,6	1,9	12,6	1,9
Zugänge/Kapitaleinzahlungen	0,0	0,0	0,0	375,3	19,9	2,0	19,9	377,3
<b>Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)</b>	<b>74,0</b>	<b>73,3</b>	<b>369,1</b>	<b>364,0</b>	<b>74,9</b>	<b>51,8</b>	<b>518,0</b>	<b>489,1</b>

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.



## Anteile an assoziierten Unternehmen

Bei den assoziierten Unternehmen handelt es sich um die Gesellschaften Thalita Trading Ltd., die ASG Airport Service Gesellschaft mbH, die neu gegründete FraScout GmbH (siehe Tz. 2) und die operational services GmbH & Co.KG.

Der kumulierte Gesamtbetrag an nicht erfassten anteiligen Verlusten der assoziierten Unternehmen betrug zum 31. Dezember 2023 6,4 Mio € (im Vorjahr 4,7 Mio €) und die entsprechenden Verluste der Berichtsperiode 1,7 Mio € (im Vorjahr 1,6 Mio €).

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

Auf Grundlage eines Dekrets des Präsidenten der Russischen Föderation vom 30. November 2023 sowie einer Verordnung der russischen Regierung vom 1. Dezember 2023 wurde die russische Gesellschaft „Holding VVSS Limited Liability Company“ („VVSS“) (im Englischen NCG Holding Limited Liability Company), St. Petersburg, mit Eintragung in das russische Handelsregister am 18. Dezember 2023 gegründet. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt rd. 1.691 Mio €. Sämtliche Anteile an der Betreibergesellschaft des Flughafen Pulkovo, Northern Capital Gateway LLC („NCG“) gelten nach Dekret und Verordnung als von VVSS gehalten. Aus russischer Sicht ist Thalita daher nicht mehr Gesellschafterin von NCG. Bisher hielt Thalita 100 % der Anteile an NCG. Geschäftsführung und Gesellschafterkreis der Thalita bleiben von dem Dekret unberührt. Gesellschafter der VVSS sind die bisherigen Gesellschafter der Thalita durch Eintragung im russischen Handelsregister. Demnach hält Fraport 25 % der Anteile an VVSS. Die mit den Kapitalanteilen verbundenen Stimmrechte sind vorübergehend, jedoch zeitlich unbestimmt, auf zwei Treuhänder übertragen. Ausweislich der Verordnung gilt ab dem Datum der Eintragung von VVSS in das russische Handelsregister der jeweilige Anteil an VVSS als von den Gesellschaftern erworben und die Stammeinlage der Gesellschafter in der Höhe des Nennwerts ihres jeweiligen Anteils an VVSS als geleistet.

In der Fraport Konzern-Bilanz erfolgte kein Ansatz der Anteile an der VVSS als Vermögenswert, da Fraport keine Kontrolle über die mit den Kapitalanteilen verbundenen Gesellschafterrechte hat. Da Fraport nach russischem Recht Gesellschafter der Gesellschaft geworden ist, erfolgt jedoch ein Ausweis der Anteile im Anteilsbesitz der Fraport AG (Tz. 57) unter den übrigen Beteiligungen.

Wesentliche Beschlüsse und Entscheidungen zur Thalita Ltd. können weiterhin nur auf Basis der unverändert gültigen Satzung und Gesellschafterrechte getroffen werden. Aufgrund dessen wird das Unternehmen unverändert als assoziiertes Unternehmen im Konzernabschluss abgebildet. Aufgrund kumulierter Verluste der Vergangenheit beträgt der Beteiligungsbuchwert „null“.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung des Betreiberprojektes „Pulkovo“ besteht eine als Ausleihung ausgewiesene Darlehensforderung (siehe Tz. 23) sowie eine Zinsforderung (siehe Tz. 24) des Fraport Konzerns gegenüber der Thalita Trading Ltd. Zum 30. Juni 2022 erfolgte die vollständige Abschreibung der Forderungen in Höhe von 163,3 Mio €, da aufgrund der Sanktionslage keine Cash Flows mehr (Zins- und Tilgungszahlungen) zu erwarten waren. Diese Einschätzung besteht aufgrund der unveränderten Sanktionslage sowie der oben beschriebenen Entwicklung Ende 2023 fort.

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

## 23 Andere Finanzanlagen

### Andere Finanzanlagen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Finanzanlagen						
Wertpapiere	748,0	559,7	1.307,7	265,2	791,5	1.056,7
Sonstige Beteiligungen	0,0	117,9	117,9	0,0	130,4	130,4
Ausleihungen						
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	6,2	40,5	46,7	4,5	23,2	27,7
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Sonstige Ausleihungen	95,0	230,3	325,3	0,0	228,4	228,4
Insolvenzgesicherte Fondsanteile	0,0	4,6	4,6	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>849,2</b>	<b>953,1</b>	<b>1.802,3</b>	<b>269,7</b>	<b>1.173,4</b>	<b>1.443,1</b>

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 717,5 Mio € (im Vorjahr: 619,9 Mio €) getätigt, die zum Teil unterjährig bereits wieder abgegangen sind. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in den kurzfristigen Teil aufgrund von im Jahr 2024 fälligen Wertpapieren in Höhe von 364,1 Mio € (im Vorjahr: 155,8 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von +31,8 Mio € (im Vorjahr: –64,7 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2023 haben sich die Fondsanteile um 5,7 Mio € erhöht (im Vorjahr: 6,1 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 74,3 Mio € (im Vorjahr: 68,6 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 69,0 Mio € (im Vorjahr: 66,3 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 4,6 Mio € (im Vorjahr: Unterdeckung von 1,4 Mio €).

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

Die Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen betreffen im Wesentlichen ein im Geschäftsjahr 2022 gegenüber der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. ausgereichtes Darlehen. Die im Vorjahr noch bestehende Ausleihung an assoziierte Unternehmen betraf ein gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen, welches im Vorjahr in Höhe von 163,3 Mio € vollständig abgeschrieben wurde (siehe Tz. 22).

## 24 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

### Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	13,6	2,3	15,9	9,8	0,7	10,5
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	98,6	97,9	196,5	44,4	86,5	130,9
<b>Gesamt</b>	<b>112,2</b>	<b>100,2</b>	<b>212,4</b>	<b>55,2</b>	<b>87,2</b>	<b>142,4</b>

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten insbesondere erfasste Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie sowie Zinsabgrenzungen aus Tages- und Termingeldern.

## 25 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

### Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Rechnungsabgrenzungsposten	18,5	22,0	40,5	10,6	23,4	34,0
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	5,3	33,1	38,4	8,8	38,0	46,8
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	100,0	40,3	140,3	64,7	68,0	132,7
<b>Gesamt</b>	<b>123,8</b>	<b>95,4</b>	<b>219,2</b>	<b>84,1</b>	<b>129,4</b>	<b>213,5</b>

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

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

### Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2023	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2023
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	46,8	10,7	-0,6	0,0	1,7	38,4

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

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

Die sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerte enthalten insbesondere Forderungen aus sonstigen Steuern.

## 26 Ertragsteuerforderungen

### Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Ertragsteuerforderungen	42,5	0,0	42,5	33,3	0,0	33,3

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2023 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

## 27 Latente Steueransprüche

### Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Latente Steueransprüche	102,3	159,5

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

## 28 Vorräte

### Vorräte

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	24,3	21,5
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	0,5	0,5
Unfertige Leistungen/Sonstige	3,2	3,5
<b>Gesamt</b>	<b>28,0</b>	<b>25,5</b>

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

## 29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Gegen fremde Unternehmen	271,5	177,1

Zum Abschlussstichtag 2023 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 271,5 Mio € (im Vorjahr: 177,1 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

### Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Nicht überfällig	Überfällig		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2023	271,5	185,7	56,0	15,4	14,4
31.12.2022	177,1	107,3	37,7	10,9	21,2

Zum 31. Dezember 2023 bestanden 25 % (im Vorjahr: 18 %) der offenen Forderungen mit einem Kunden.

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

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

#### Entwicklung der Wertberichtigungen

in Mio €	2023	2022
<b>Stand 1.1.</b>	<b>22,5</b>	<b>20,2</b>
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	5,3	6,3
Umsatzmindernd erfasste Wertberichtigungen	1,3	0,0
Auflösung gegen sonstige betriebliche Erträge	-0,4	0,0
Auflösung gegen Umsatzerlöse	0,0	-3,1
Inanspruchnahmen	-1,1	-0,1
Währungskursänderungen	-0,2	-0,8
<b>Stand 31.12.</b>	<b>27,4</b>	<b>22,5</b>

## 30 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.410,5	2.585,2

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder. Die Termingelder unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können kurzfristig liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung in Griechenland und Brasilien sowie den Investitionsverpflichtungen der Fraport USA unterlagen Bankguthaben in Höhe von 126,2 Mio € (im Vorjahr: 139,3 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

Die Überleitung des Finanzmittelbestands in der Bilanz auf den Finanzmittelbestand in der Kapitalflussrechnung ist in Tz. 43 zu finden.

## 31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

### Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	2.796,3	2.387,0
<b>Gesamt</b>	<b>4.318,7</b>	<b>3.909,4</b>

### Gezeichnetes Kapital

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

### Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich wie im Vorjahr aus 92.391.339 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen. Jede Aktie gewährt eine Stimme und ist dividendenberechtigt.

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

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2023</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>

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

Die im Juni 2023 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienaussgabe erfolgte zu einem Preis von 44,39 €.

### Genehmigtes Kapital

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

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

### Bedingtes Kapital

Die Hauptversammlung hat am 1. Juni 2021 zudem beschlossen, das Grundkapital um bis zu 120,2 Mio € durch Ausgabe von bis zu 12.020.931 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien bedingt zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder einer Kombination sämtlicher dieser Instrumente, die gemäß der von der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden und ein 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 Wandlungsbeziehungsweise Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- bzw. Optionsrechten Gebrauch gemacht beziehungsweise der Wandlungs-/Optionspflicht genügt wird oder Andienungen von Aktien erfolgen und nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten

entstehen (Entstehungs-Geschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres an am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von bedingten Kapitalerhöhungen festzusetzen.

Der Vorstand hat von der Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung keinen Gebrauch gemacht. Das bedingte Kapital beträgt zum 31.12.2023 wie im Vorjahr 120,2 Mio €.

### Kapitalrücklage

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

### Gewinnrücklagen

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

Die Rücklage für die Derivatebewertung betrug zum Bilanzstichtag 6,3 Mio € (im Vorjahr: –8,0 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente betrug 56,8 Mio € (im Vorjahr: 48,4 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB sowie nach § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 299,3 Mio € (im Vorjahr: 344,9 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

## 32 Nicht beherrschende Anteile

### Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	236,3	188,3
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	37,3	34,2
<b>Gesamt</b>	<b>273,6</b>	<b>222,5</b>

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

## 33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

### Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2023	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2022
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	1.521,4	10.232,5	11.753,9	1.209,6	9.716,0	10.925,6

Im Laufe des Jahres wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 1.167,7 Mio € (im Vorjahr: 539,4 Mio €) ausgegeben. Darüber hinaus wird bezüglich weiterer Erläuterungen zu den Finanzschulden auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

## 34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Gegenüber fremden Unternehmen	430,8	78,6	509,4	444,4	62,3	506,7

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 11,9 Mio € (im Vorjahr: 13,7 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

## 35 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

### Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	11,2	0,0	11,2	37,4	0,0	37,4
Gegenüber assoziierten Unternehmen	2,5	0,0	2,5	2,5	0,0	2,5
Gegenüber Beteiligungen	0,4	–	0,4	–	–	–
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	49,2	939,7	988,9	52,4	911,5	963,9
Leasingverbindlichkeiten	41,3	132,9	174,2	44,4	164,5	208,9
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	0,5	0,5	–	0,7	0,7
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	46,3	17,1	63,4	53,6	21,4	75,0
<b>Gesamt</b>	<b>150,9</b>	<b>1.090,2</b>	<b>1.241,1</b>	<b>190,3</b>	<b>1.098,1</b>	<b>1.288,4</b>

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

## 36 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

### Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3,0	–	3,0	3,0	–	3,0
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0,5	7,1	7,6	0,5	7,5	8,0
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	30,8	42,9	73,7	22,5	51,6	74,1
Sonstige nichtfinanzielle übrige Verbindlichkeiten	186,5	12,9	199,4	136,8	10,8	147,6
<b>Gesamt</b>	<b>220,8</b>	<b>62,9</b>	<b>283,7</b>	<b>162,8</b>	<b>69,9</b>	<b>232,7</b>

Die sonstigen nichtfinanziellen übrigen Verbindlichkeiten betreffen insbesondere abgegrenzte Aufwendungen, Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer sowie sonstigen Steuern und personalbezogene Verbindlichkeiten.



## 37 Latente Steuerverpflichtungen

### Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Latente Steuerverpflichtungen	52,1	41,3

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

## 38 Pensionsverpflichtungen

### Leistungsorientierte Pläne

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

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 19 (im Vorjahr: 18) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen. Bereits im Jahr 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich dabei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeits- und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 23,5 Mio € (im Vorjahr: 24,0 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2023 durch Entgeltumwandlung in Höhe von 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,04 Mio €) in die Rückdeckungsversicherung eingezahlt. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 10,5 Jahre (im Vorjahr: 12,2 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 9,2 Jahre (im Vorjahr: 6,9 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2023 einen Anspruch auf Ruhegehalt in Höhe von 75 % und somit das Maximum und Prof. Dr. Zieschang einen Anspruch in Höhe von 62 % der jeweils fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalles ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt werden. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der deutschen Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatz gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalles wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nichtselbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

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

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

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

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

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

individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt dies für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 718 Anwartschaften (davon 691 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2023 ein Barwert von 13,2 Mio € (im Vorjahr: 12,5 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 8,4 Mio € gegenüber aktiven und 4,8 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 7,2 Jahren (im Vorjahr: 8,0 Jahre).

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 24 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 8,2 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 5,0 Mio € (im Vorjahr: 6,0 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 3,2 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 6,3 Jahre (im Vorjahr: 7,0 Jahre).

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

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2023 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

### Pensionsverpflichtungen (2023)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
<b>Zum 1. Januar 2023</b>	<b>55,7</b>	<b>-24,0</b>	<b>31,7</b>
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,7	0,0	1,7
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Dienstzeitaufwand</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1,7</b>
Nettozinsaufwand/-ertrag			
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>	<b>1,8</b>	<b>-0,8</b>	<b>1,0</b>
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,1	-0,1
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter	-0,2	0,0	-0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der	2,5	0,0	2,5
<b>Summe Remeasurements</b>	<b>2,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>2,2</b>
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,8	0,0	0,8
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,9	1,3	-1,6
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
<b>Zum 31. Dezember 2023</b>	<b>59,4</b>	<b>-23,6</b>	<b>35,8</b>

**Pensionsverpflichtungen (2022)**

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

**Saldierung**

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

**Saldierung**

in Mio €	2023	2022
<b>Saldierung</b>		
<b>Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden</b>		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	23,9	25,2
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-23,6	-24,0
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	0,3	1,2
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	35,5	30,5
<b>In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld</b>	<b>35,8</b>	<b>31,7</b>

**Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen**

	2023	2022
Gehaltstrend	2,25 %	2,25 %
Rechnungszinssatz	3,16 %	3,69 %
Rentendynamik	2,25 %/2,25 % einmalig 2,0%	2,25 %/2,25 % einmalig 10,0%
Sterbewahrscheinlichkeit	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

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

**Sensitivitätsanalyse**

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versicherungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Die Ermittlungsmethode zur Sensitivitätsanalyse wurde nicht verändert. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

**Sensitivitätsanalyse (31.12.2023)**

in Mio €	2023	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	2,5	-2,3
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-0,7	0,7
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,0	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter <sup>1)</sup>	1,3	

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

**Sensitivitätsanalyse (31.12.2022)**

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

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

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

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

**Pläne mehrerer Arbeitgeber**

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; davon übernimmt der Arbeitgeber 5,3 %; die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 1,7 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9,0 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 393,9 Mio €.

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

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen dazu verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht

durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfanges kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung) ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 24,3 Mio € (im Vorjahr: 22,0 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 32,4 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 69,8 Mio € (im Vorjahr: 71,6 Mio €) abgeführt.

## 39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

### Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2022
Ertragsteuerrückstellungen	73,3	47,3	120,6	24,7	77,0	101,7

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 120,6 Mio € (im Vorjahr: 101,7 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

## 40 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

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

### Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2023	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2023
<b>Personal</b>	<b>116,7</b>	<b>-58,3</b>	<b>-5,7</b>	<b>66,0</b>	<b>118,7</b>
davon langfristig	45,4				34,7
davon kurzfristig	71,3				84,0

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

### Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2023	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2023
Umweltschutz	36,1	-1,7	0,0	1,9	2,7	39,0
Passiver Schallschutz	1,8	-1,4	0,0	0,2	0,1	0,7
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	11,1	-0,2	0,0	0,7	0,8	12,4
Wirbelschleppen	20,1	-1,7	0,0	0,3	0,5	19,2
Übrige	149,7	-57,5	-4,8	24,7	0,0	112,1
<b>Gesamt</b>	<b>218,8</b>	<b>-62,5</b>	<b>-4,8</b>	<b>27,8</b>	<b>4,1</b>	<b>183,4</b>
davon langfristig	90,9					84,2
davon kurzfristig	127,9					99,2

Die Umweltschutzrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2023 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 8,5 Mio € (im Vorjahr: 9,1 Mio €) und nach fünf Jahren 27,7 Mio € (im Vorjahr: 24,2 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbebereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVW vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Die Antragsfrist für Maßnahmen aus dem Programm ist seit dem 13. Oktober 2021 abgelaufen. Rechnungen für fristgerecht beantragte Maßnahmen konnten noch bis zum 12. Oktober 2022 eingereicht werden. Die zum 31. Dezember 2023 verbleibende Rückstellung in Höhe von 0,7 Mio € betrifft fristgerecht eingereichte und noch in Abwicklung befindliche Rechnungen. Für sämtliche unter „Passiver Schallschutz“ ausgewiesenen Verpflichtungen besteht zum Stichtag ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2023 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 3,4 Mio € (im Vorjahr: 3,4 Mio €) und nach fünf Jahren 8,7 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €). Im Geschäftsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der erwarteten Mittelabflüsse, die zu einer erfolgsneutralen Anpassung in Höhe von 0,7 Mio € führte.

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorgeprogramm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2023 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 4,1 Mio € (im Vorjahr: 3,7 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 10,2 Mio € (im Vorjahr: 10,0 Mio €) und nach fünf Jahren 4,9 Mio € (im Vorjahr: 6,4 Mio €). Die Zuführungen im Geschäftsjahr wurden in vollem Umfang erfolgsneutral gegen den korrespondierenden Aktivposten gebildet (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 28,4 Mio € (im Vorjahr: 62,0 Mio €), die im Geschäftsjahr 2023 umsatzmindernd erfasste Zuführungen in Höhe von 16,7 Mio € enthielten, Rückstellungen für mögliche Schadensregulierungen im Zusammenhang mit der starken Erholung des Verkehrs- und Passagieraufkommens im Geschäftsjahr in Höhe von 36,3 Mio € (im Vorjahr: 36,9 Mio €), Rückstellungen für Zinsen im Zusammenhang mit erwarteten Steuernachzahlungen von 7,0 Mio € (im Vorjahr: 7,3 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 5,1 Mio € (im Vorjahr: 5,2 Mio €). Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

## 41 Finanzinstrumente

### Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2023 dar:

#### Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2023

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>								
Zahlungsmittel	2.410,5				2.410,5			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	271,5				271,5			
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	209,5				209,5			
Derivative finanzielle Vermögenswerte								
Hedging Derivate			2,9		2,9		2,9	
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			1.312,4		1.312,4	937,4	375,0	
Sonstige Beteiligungen		117,9			117,9			117,9
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	46,7				49,9		9,8	40,1
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,1				0,1			0,1
Sonstige Ausleihungen	325,3				325,3		325,3	
<b>Gesamt</b>	<b>3.263,6</b>	<b>117,9</b>	<b>1.315,3</b>	<b>0,0</b>	<b>4.700,0</b>	<b>937,4</b>	<b>713,0</b>	<b>158,1</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	509,4				509,4			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.066,0				1.098,7		1.098,7	
Finanzschulden	11.753,9				10.727,0	2.040,5	8.686,5	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Übrige Derivate				0,7	0,7		0,7	
<b>Gesamt</b>	<b>13.329,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>12.335,8</b>	<b>2.040,5</b>	<b>9.785,9</b>	<b>0,0</b>

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



## Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2022

In Mio €	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	Buchwert FVTPL	Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
						Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>								
Zahlungsmittel	2.585,2				2.585,2			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177,1				177,1			
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	142,4				142,4			
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			1.056,7		1.056,7	977,0	79,7	
Sonstige Beteiligungen		130,4			130,4			130,4
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	27,6				27,6		7,6	20,0
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen								
Sonstige Ausleihungen	228,4				228,4		228,4	
<b>Gesamt</b>	<b>3.160,7</b>	<b>130,4</b>	<b>1.056,7</b>	<b>0,0</b>	<b>4.347,8</b>	<b>977,0</b>	<b>315,7</b>	<b>150,4</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	506,7				506,7			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.078,6				1.018,9		1.018,9	
Finanzschulden	10.925,6				9.993,9	1.934,8	8.059,1	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Übrige Derivate				0,7	0,7		0,7	
<b>Gesamt</b>	<b>12.510,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>11.520,2</b>	<b>1.934,8</b>	<b>9.078,7</b>	<b>0,0</b>

Für Zahlungsmittel, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte wurde angenommen, dass der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt. Größtenteils ist diese Annahme auf die kurze Laufzeit zurückzuführen.

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

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte wurden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die künftigen Cash Flows werden auf der Basis der Finanzplanung geschätzt oder auf Basis der bestehenden Vertragsbedingungen hergeleitet. Bei Zugrundelegung der Finanzplanung erfolgt eine Einstufung in Level 3, im anderen Falle erfolgt eine Einstufung in Level 2. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes.

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

Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten.

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

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte. Im Geschäftsjahr 2023 wurden sechs Zinsswaps im Zusammenhang mit der ersten Auszahlung der im Jahr 2022 vertraglich vereinbarten Finanzierung des Engagements in Lima abgeschlossen.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt.

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

#### Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2023 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2023	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2023
Sonstige Beteiligungen	130,2	0,0	0,0	0,0	-12,7	117,5

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

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

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

#### Sensitivitäten 2023

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen				
		+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %			+0,5 %
Sonstige Beteiligungen	9,5 %	87,6	151,2	123,0	111,9	116,9	118,1	

#### Sensitivitäten 2022

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

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2023 und 2022 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

### Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2023	2022
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-7,7	-168,1
FVOCI mit Recycling	31,3	-57,7
FVOCI ohne Recycling	-12,5	21,2
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	2,2	4,5
FVTPL	1,2	12,0

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

Zins- und Dividendenerträge von FVOCI gehaltenen Finanzinstrumenten werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen.

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten FVTPL enthalten die Marktwerte von einem Zinsswap, für den im Laufe des Geschäftsjahres 2023 kein Grundgeschäft bestand.

### Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

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

Zum Abschlussstichtag bestanden im Konzern sieben Zinsswaps (im Vorjahr: einer).

### Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Zinsswaps	560,7	30,0	-0,7	0,0	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	530,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Trading	30,0	30,0	-0,7	0,0	0,0	0,0

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

### Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	2,9	0,0	0,0	0,0
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	0,7	0,7

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

Sechs Zinsswaps (im Vorjahr: null) sind bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet und werden nach den Regeln des IFRS 9 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Durch diese wirtschaftliche Beziehung ist der betragsmäßige Ausgleich und somit die Effektivität dieser Cash Flow Hedges gegeben. Die Effektivität wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Ineffektivitäten in Bezug auf die bilanzierten Sicherungsbeziehungen können sich grundsätzlich bei Auseinanderfallen der wesentlichen Bewertungsparameter von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument ergeben. Aufgrund sehr geringer Ineffektivitäten entspricht die Wertänderung der Sicherungsinstrumente der Wertänderung der gesicherten Grundgeschäfte. Diese Wertänderungen ergeben sich aus den unrealisierten Gewinnen, die während des Geschäftsjahres im Eigenkapital erfasst wurden.

### Zinsswaps (Hedge Accounting 2023)

in Mio €				31.12.2023
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
Laufzeitbeginn				
2023	2029	530,7	2,9	3,4 %
<b>Gesamt</b>		<b>530,7</b>	<b>2,9</b>	

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Transaktionspreis und dem Fair Value der Derivate zum Transaktionszeitpunkt in Höhe von 8,2 Mio € wurde erfolgswirksam als Aufwand erfasst. Während des Geschäftsjahres 2023 wurden unrealisierte Gewinne in Höhe von 10,2 Mio € aus der Veränderung der Marktwerte der Derivate erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst. Daraus ergeben sich Veränderungen der latenten Steuern in Höhe von 2,2 Mio €. Das Zinsergebnis beinhaltet 6,6 Mio € Erträge, die aus dem Derivat resultieren.

## Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

### 42 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

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

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

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

Dem Segment Aviation sind der Strategische Geschäftsbereich Aviation sowie die in die Prozesse am Standort Frankfurt eingegliederten Konzern-Gesellschaften zugeordnet. Mit der Steuerungsübernahme der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 wurden im Segment Aviation erstmalig Erlöse aus Luftsicherheitsgebühren erzielt.

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

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

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

Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen sowie dem Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 70,3 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 13,7 Mio € und ein EBIT von –13,5 Mio €.

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

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

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

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

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

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

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA, Peru und Brasilien. Die langfristigen Vermögenswerte (bestehend aus Sachanlagen, Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstigen immateriellen Vermögenswerten sowie als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 13.264,8 Mio € (im Vorjahr: 12.305,9 Mio €) betreffen mit 8.739,7 Mio € (im Vorjahr: 8.120,4 Mio €) Deutschland. Die langfristigen Vermögenswerte in allen übrigen Ländern in Höhe von 4.525,1 Mio € (im Vorjahr: 4.185,5 Mio €) entfallen im Wesentlichen auf die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2023 Umsatzerlöse in Höhe von 108,3 Mio € (im Vorjahr: 90,0 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 erhöhten sich von 595,9 Mio € im Vorjahr auf 611,2 Mio € zum 31. Dezember 2023. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen im Jahr 2023 792,0 Mio € (im Vorjahr: 590,1 Mio €). Die Gesellschaft hielt zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 1.522,2 Mio € (im Vorjahr: 1.094,9 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 545,2 Mio € (im Vorjahr: 443,8 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2023 1.864,9 Mio € (im Vorjahr: 1.933,0 Mio €).

Die Zugänge bei den Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften Fraport Washington LLC und die Fraport Washington Partnership LLC (Segment International Activities & Services). Darüber hinaus wird die Gesellschaft FraSec Aviation Security GmbH aufgrund der Veräußerung weiterer 25 % der Geschäftsanteile seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr als Tochter- sondern als Gemeinschaftsunternehmen in den Konzern-Abschluss einbezogen (Segment Aviation). Der Zugang bei den assoziierten Unternehmen betrifft die Gründung der FraScout GmbH (Segment Aviation); der Abgang bei den assoziierten Unternehmen den Verkauf sämtlicher Anteile an der Airmail Center Frankfurt GmbH (Segment Ground Handling). Die Effekte aus den Zu- beziehungsweise Abgängen werden in Tz. 2 näher erläutert. Die vorgenannten Veränderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Segment-Berichterstattung.

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

Im Geschäftsjahr 2023 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 969,1 Mio € (im Vorjahr: 740,8 Mio €) und damit mehr als 10 % der Konzern-Umsatzerlöse in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

## Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

### 43 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

#### Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Im 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.

#### Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

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 €).

#### Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr nur 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 in die Gesellschaft Lima. Im Vorjahr wurde bei den Transaktionen mit „Nicht beherrschende Anteile“ 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.

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

#### Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

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

**Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten**

in Mio €	1.1.2023	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Sonstige Zahlungswirksame Veränderungen der Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2023
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	9.716,0	2.055,3	-104,3	0,0	0,0	16,4	9,4	-1.460,3	10.232,5
Kurzfristige Finanzschulden	1.209,6	0,0	-819,6	-343,5	25,3	-10,7	0,0	1.460,3	1.521,4
Sonstige Finanzierung	26,8	0,0	0,0	-4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	22,1

**Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten**

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



## Sonstige Angaben

### 44 Long-Term Incentive Programm

#### Long-Term Incentive Programm

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

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

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

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

#### Performance Share Plan

Mit Wirkung vom 1. Januar 2020 wurde als langfristige Performance Vergütung für den Vorstand beziehungsweise ab 1. Januar 2021 für die übrigen Planteilnehmer das bisherige Long-Term-Incentive-Programm (LTIP) in einen Performance Share Plan (PSP) mit einer unveränderten Performance-Periode von vier Jahren umgestaltet.

Bei Planbeginn wird jedem Vorstandsmitglied beziehungsweise jedem Planteilnehmer ein je nach Funktion festgelegter Zielbetrag in Euro als Zuteilungswert in Aussicht gestellt.

Zum 1. Januar 2023 wurden für die PSP-Tranche 2023 215.694 virtuelle Aktien ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2026.

Der Zuteilungswert wird durch den initialen Fair Value (d. h. den finanzmathematisch ermittelten Zeitwert nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 2, Anteilsbasierte Vergütung) pro Performance Share zu Beginn der Performance-Periode dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der zugeteilten virtuellen Performance Shares ergibt.

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

- Das Kriterium Earnings Per Share (EPS) wird als internes, finanzielles Leistungsziel genutzt und mit einer Gewichtung von 70 % berücksichtigt. Das Leistungskriterium EPS setzt Anreize, profitabel und gewinnorientiert zu wirtschaften. Dies bildet die Grundlage für ein nachhaltiges und langfristiges Wachstum der Fraport AG, sichert die Finanzierungsfähigkeit notwendiger Investitionen und stellt somit die Erreichung wichtiger strategischer Ziele sicher. Langfristiges Wachstum hilft der Fraport AG damit auch bei der Realisierung des Ziels, sich als Europas bester Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe im Wettbewerb zu setzen. Bei der Ermittlung der Zielerreichung des EPS wird ein aus der strategischen Planung abgeleiteter Zielwert mit dem tatsächlich erreichten EPS-Wert verglichen. Dabei wird der Durchschnitt der während der Performance-Periode ermittelten jährlichen Ist-EPS Werte mit dem durchschnittlichen Plan-EPS verglichen. Entspricht der durchschnittliche Ist-EPS-Wert dem durchschnittlichen Plan-EPS (Zielwert), beträgt der Zielerreichungsgrad 100 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 50 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert mehr als 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 0 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % oder mehr oberhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 150 %. Zwischen den Punkten entwickelt sich der Zielerreichungsgrad linear.

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

Die vorgenannten Leistungskriterien erlauben eine Zielerreichung in der Bandbreite von 0 % bis 150 %. Nach Ablauf der vierjährigen Performance-Periode wird die Zielerreichung der Leistungskriterien festgestellt und die finale Anzahl der virtuellen Performance Shares bestimmt. Die Auszahlungshöhe wird durch die Multiplikation der ermittelten finalen Anzahl an Performance Shares mit dem dann geltenden durchschnittlichen Kurs der Fraport-Aktie der letzten 3 Monate vor Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performanceperiode pro Aktie ausgezahlten Dividenden berechnet. Der auszuzahlende Wert der Performance Shares ist damit abhängig von der Zielerreichung der Leistungskriterien sowie dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Der maximale Auszahlungsbetrag ist für jede Tranche beim Vorstand auf 150 % und bei den übrigen Planteilnehmern auf 125 % des bei Planbeginn maßgeblichen Zuteilungswertes begrenzt.

Die Auszahlung des PSP erfolgt spätestens innerhalb eines Monats nach Billigung des Konzernabschlusses für das vierte Jahr der Performance-Periode.

Die Zielerreichungen für die jeweiligen Leistungskriterien der Vorstands-Tranchen werden im entsprechenden Vergütungsbericht veröffentlicht.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2023 Vorstand	Fair Value 31.12.2023 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2022 Vorstand	Fair Value 31.12.2022 Leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2020 <sup>1)</sup>	14,90	16,00	9,45	10,61
Geschäftsjahr 2021 <sup>2)</sup>	51,45	37,41	39,39	32,14
Geschäftsjahr 2022	38,79	31,58	25,75	22,20
Geschäftsjahr 2023	28,15	17,39	22,61	15,26

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

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

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

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2020 bis 2023 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

- Zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.
- Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.
- Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen Xetra-Schlusskursen für die Fraport AG und ab dem Geschäftsjahr 2020 auch für den MDAX.
- Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP bzw. des PSP zugrunde gelegt.

Zum 31. Dezember 2023 betrug die Rückstellung für die noch laufende LTIP-Tranche 2020 (für leitende Mitarbeiter) 0,3 Mio € und für die laufenden PSP-Tranchen 7,4 Mio €.

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2023 ein aufwandswirksamer Effekt von 4,9 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €), welcher im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfielen 3,4 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €) auf Vorstände und 1,5 Mio € (im Vorjahr: 0,4 Mio €) auf die übrigen Planteilnehmer.

Für die Vorstands-Tranche 2020 wurde keine Rückstellung gebildet. Grund hierfür sind die von der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Hessen gewährten Unterstützungsleistungen für den Ausgleich entstandener ungedeckter Vorhaltekosten des Frankfurter Flughafens während des ersten Lockdowns 2020. Voraussetzung für die Bewilligung dieser Unterstützungsleistungen war, dass der Vorstand für das Geschäftsjahr 2020 keine Boni, Sonderzahlungen in Form von Aktienpaketen oder andere gesonderte Vergütungen (Gratifikationen) neben dem Fixum erhält. Dies betraf auch die Zuteilung variabler Vergütungsbestandteile für das Geschäftsjahr 2020.

## 45 Eventualverbindlichkeiten

### Haftungsverhältnisse\*

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Bürgschaften	1,1	2,1
Garantien	1.482,8	1.342,0
davon Vertragserfüllungsgarantien	1.426,4	1.265,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	100,4	89,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.584,3</b>	<b>1.434,0</b>

\* Vorjahreswert bei den Garantien und den Vertragserfüllungsgarantien angepasst. Dies betrifft Kapitaleinzahlungsverpflichtungen aus der Ausbaufinanzierung bezüglich der Betreibergesellschaft in Lima, Peru. Der Sachverhalt wird in der Tz. 47 unter dem Punkt "Liquiditätsrisiko" dargestellt.

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

Die Garantien enthalten mit 1.426,4 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien. Die wesentlichen Garantien werden nachfolgend erläutert.

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

Im ersten Quartal 2022 wurde im Zusammenhang mit dieser neuen Konzession in Antalya eine Vorauszahlung auf die Konzessionsgebühr in Höhe von 1.812,5 Mio € an den türkischen Konzessionsgeber geleistet. Hierfür hat die Konzessionsgesellschaft

eine Finanzierung in Höhe von 1.225,0 Mio € über ein Bankenkonsortium aufgenommen. Zur Finanzierung der vertraglich verpflichtenden Ausbautätigkeiten am Standort Antalya wurden weitere Finanzmittel von Banken in Anspruch genommen, so dass die Betriebsgesellschaft zum Stichtag Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt circa 1.883,0 (im Vorjahr 1.361,0 Mio €) zeigt. Die Fraport AG, als Gesellschafterin, hat entsprechend ihrem Anteil eine Finanzierungsgarantie zugunsten des Bankenkonsortiums in Höhe von insgesamt 941,5 Mio € (im Vorjahr 687,3 Mio €) begeben.

Im Zusammenhang mit der aktuell bestehenden Konzession am Flughafen Antalya, Türkei, an der die Fraport AG zu 50 % beteiligt ist, wurden 2023 vertragsgemäß die Gesellschaftergarantien von bislang 125,0 Mio € (62,5 Mio € Fraport-Anteil) auf 85,0 Mio € (42,5 Mio € Fraport-Anteil) für ein bestehendes Darlehen (Finanzierung durch die türkische Akbank beziehungsweise als ausreichende Bank die spanische Banco Santander) reduziert. Weiterhin besteht im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €).

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten Fraport und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Im Zusammenhang mit diesem Engagement bestehen Garantien in Höhe von 323,1 Mio € (im Vorjahr: 401,7 Mio €).

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 3.000 Mio INR beziehungsweise 32,5 Mio € (im Vorjahr: 34,0 Mio €) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist, nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Zum Stichtag 31. Dezember 2023 bestanden Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden im Jahr 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen in Höhe von 29,2 Mio € (im Vorjahr: 31,2 Mio €).

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt weiterhin eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 24,1 Mio € (im Vorjahr 24,6 Mio €). Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen der Tochtergesellschaft in Lima.

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

Bei den Konzern-Gesellschaften Fraport USA bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 7,1 Mio € (im Vorjahr: 7,0 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 5,8 Mio € (im Vorjahr: 6,5 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei der Konzern-Gesellschaft Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 9,9 Mio € (im Vorjahr: 6,9 Mio €). Unter die sonstigen Eventualverbindlichkeiten fielen im Jahr 2023 auch mögliche Ansprüche der lokalen Behörden gegen die brasilianische Fraport-Gesellschaft in Porto Alegre für die Umsiedlung/den Bau alternativer Wohngebäude für die Bewohner der an das Flughafengelände angrenzenden Siedlung "Vila Nazare". Die Umsiedlung ist vollständig abgeschlossen. Trotz einer möglichen Aktivierung dieser Aufwendungen sind diese unter den Haftungsverhältnissen auszuweisen. In Summe handelt es sich bei diesem Sachverhalt um umgerechnet 75,4 Mio € (im Vorjahr 68,5 Mio €).

Von den Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 85,9 Mio € (im Vorjahr: 107,1 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen in Höhe von 32,5 Mio € (im Vorjahr: 34,0 Mio €).

## 46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestanden sonstige Verpflichtungen in Höhe von 161,6 Mio € (im Vorjahr 144,4 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme in Höhe von 100,4 Mio €, (im Vorjahr: 59,1 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 60,9 Mio € (im Vorjahr: 80,1 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

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

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

### Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.333,7	1.387,3

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

### Operate Leases

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	6,8	6,7
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	7,6	7,2
länger als 5 Jahre	0,0	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>14,4</b>	<b>14,0</b>

## 47 Risikomanagement

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

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

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

## Kreditrisiko

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

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

### Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Fremdkapitalinstrumente	1.630,8	1.281,7

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

### Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
AAA	322,2	6,2
AA+	5,2	5,1
AA	23,2	38,9
AA–	294,8	187,3
A+	295,7	252,6
A	115,6	161,5
A–	236,9	93,9
BBB+	113,0	252,6
BBB	144,1	192,6
BBB–	76,4	87,4
BB	0,0	0,0
Nicht geratet	3,7	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>1.630,8</b>	<b>1.281,7</b>

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

**Emittentenrating liquide Mittel**

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
AAA	25,6	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	0,0	0,0
AA-	384,0	389,0
A+	687,5	631,7
A	296,7	300,8
A-	525,6	629,4
BBB+	142,8	159,7
BBB	17,3	3,6
BBB-	0,2	0,8
BB+	0,0	0,0
BB	0,0	0,0
BB-	24,9	16,2
B+	0,0	0,0
B	158,7	0,0
B-	145,1	451,8
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	2,1	2,2
<b>Gesamt</b>	<b>2.410,5</b>	<b>2.585,2</b>

**Liquiditätsrisiko**

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

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

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

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2023 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

**Liquiditätsprofil zum 31.12.2023**

in Mio €	Summe	2024		2025		2026-2030		2031-2035		2036ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	14.112,7	340,0	1.455,1	328,8	1.039,8	1288,8	6.665,8	323,5	1954,0	112,7	604,2
Leasingverbindlichkeiten	224,8	–	46,0	–	40,3	0	101,3	0	6,8	0	30,4
Konzessionsverbindlichkeiten	2.269,8	–	50,0	–	57,2	–	315,9	–	343,3	–	1.503,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	509,4	–	430,8	–	62,0	–	8,1	–	8,5	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	77,6	–	60,4	–	15,2	–	2,0	–	–	–	–
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsswaps	–215,1	–29,7	–	–23,1	–	–162,3	–	–	–	–	–
davon Trading	0,3	0,2	–	0,1	–	–	–	–	–	–	–
davon Hedge Accounting	–215,4	–29,9	–	–23,2	–	–162,3	–	–	–	–	–

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2022 stellte sich wie folgt dar:

### Liquiditätsprofil zum 31.12.2022

in Mio €	Summe	2023		2024		2025-2029		2030-2034		2035ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	12.622,1	236,0	1.199,9	221,3	1.433,6	824,7	6.101,1	317,2	1.438,9	143,6	705,8
Leasingverbindlichkeiten	264,2	0	47,6	–	41,1	0	136,0	0	8,3	0	31,2
Konzessionsverbindlichkeiten	2.037,4	0	48,1	0	25,8	0	263,8	0	305,9	0	1.393,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	506,7	0	444,4	0	52,7	0	9,4	0	0,2	0	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	100,6	0	88,6	0	4,7	0	0,1	0	–	0	7,2
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zinsswaps	0,7	0,3	0	0,2	0	0,2	0	–	0	–	0
davon Trading	0,7	0,3	0	0,2	0	0,2	0	–	0	–	0
davon Hedge Accounting	–	–	0	–	0	–	0	–	0	–	0

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

In Projektfinanzierungen von ausländischen Konzern-Gesellschaften sind für diese Art von Finanzierungen typische Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Darüber hinaus wurden für die Besicherung der Projektfinanzierung Verpfändungen, beispielsweise der Unternehmensanteile oder der mit den Dienstleistungskonzessionen in Verbindung stehenden Vermögenswerten, vereinbart. Im Zusammenhang mit der im Rahmen des Ausbaus am Flughafen in Lima geschlossenen Projektfinanzierung hat sich die Fraport AG zur Absicherung dieser Finanzierung verpflichtet, unter Wahrung bestimmter Eigen-/Fremdkapital-Quoten, das anteilige Eigenkapital der Gesellschaft um bis zu 347,6 Mio € zu erhöhen. Hiervon wurden im Geschäftsjahr 2023 bereits 134,8 Mio € eingezahlt.

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.

Zum Stichtag befanden sich alle Gesellschaften im Einklang mit den Bestimmungen der Finanzierungsverträge.

### Währungsrisiko

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



## Währungskurssensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2023		31.12.2022	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-\$/PEN	0,60	0,60	0,40	0,40

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

## Zinsänderungsrisiko

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

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

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

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

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

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

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: Euro (EUR): 4,0 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,5 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 33,5 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,00 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 4,25 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 10,52 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

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

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2023 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 13,3 Mio € (im Vorjahr: 8,6 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 13,3 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 0,9 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 14,2 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €).

### Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2023	-13,3	0,9	-14,2
31.12.2022	8,6	1,0	7,6

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 32,4 Mio € (im Vorjahr: 39,7 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 32,4 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 150 Basispunkte (im Vorjahr: 107 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

### Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2023	-13,4	0,8	-14,2
31.12.2022	8,2	0,6	7,6

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 150 Basispunkte (im Vorjahr: 107 Basispunkte) beträgt -3,6 Mio € (im Vorjahr: -25,1 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -3,6 Mio € höher (niedriger).

### Kapitalmanagement

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

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

### Bestandteile der Steuerungskennzahlen

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

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

### Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2023	31.12.2022
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	6,4	6,9
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	3,8	3,3

Infolge des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie konnten die dargestellten Bandbreiten beziehungsweise Schwellenwerte in Bezug auf die Verschuldungskennzahlen in dieser Zeit temporär nicht eingehalten werden. Mit der einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Geschäftsjahr 2023 wurde im Vergleich zum Vorjahr bei beiden Verschuldungskennzahlen eine Verbesserung erreicht und zumindest die Verschuldungskennzahl EBITDA/Interest Expense liegt weiterhin innerhalb der angestrebten Bandbreite. Es wird erwartet, dass sich auch die Verschuldungskennzahl Net Debt/EBITDA aufgrund der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA perspektivisch wieder dem Zielwert von maximal fünf annähert.

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2023 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

## 48 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

### Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zu dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen von 31,31 % (2022 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, Frankfurt am Main, von 20,92 % (2022 20,92 %) sowie des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrages vom 18./23. April 2001, geändert am 02 Dezember 2014, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt besteht mittelbar über deren Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und deren Tochterunternehmen.

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

### Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	<b>2023</b>	<b>2,8</b>	<b>0,2</b>	<b>122,4</b>	<b>2,8</b>	<b>18,3</b>
Umsatzerlöse	2022	0,9	0,2	98,7	4,9	19,6
	<b>2023</b>	<b>1,7</b>	<b>8,4</b>	<b>81,1</b>	<b>17,1</b>	<b>118,4</b>
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2022	1,7	7,5	6,5	14,5	80,8
	<b>2023</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>
Zinsen	2022	0,0	0,0	0,8	0,1	0,0
	<b>2023</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>15,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Forderungen	2022	0,0	0,0	10,5	0,5	0,0
	<b>2023</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>46,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>
Darlehensforderungen	2022	0,0	0,0	27,7	0,0	0,0
	<b>2023</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>11,2</b>	<b>2,5</b>	<b>8,9</b>
Verbindlichkeiten	2022	0,1	0,0	37,4	2,5	4,7

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 45 und Tz. 46 verwiesen. Die Darlehensforderungen gegenüber Konzern-Gesellschaften sind zum Teil besichert.

## Beziehungen zu nahestehenden Personen

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

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

Diese wurden wie folgt vergütet:

### Vergütung des Managements

Mio €	2023	2022
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	7,2	7,5
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,8	1,1
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,0
Aktienbasierte Vergütungen	2,9	2,9
<b>Gesamt</b>	<b>10,9</b>	<b>11,5</b>

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

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

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2023 gewährten Zuwendungsbetrag für den Performance Share Plan (PSP, siehe auch Tz. 54).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 2,9 Mio € (im Vorjahr: 3,4 Mio €).

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

## 49 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

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

### Fraport AG

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

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Demnach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebssicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge,

die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International-Civil-Aviation-Organization-(ICAO-)Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

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

- Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafenentgelte sind zu unterscheiden in Start- und Landeentgelte inklusive Lärmkomponente und Emissionsentgelt, Abstellentgelte, Passagier- und Sicherheitsentgelte sowie seit 1. Juli 2012 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die zuständige Genehmigungsbehörde für den Flughafen Frankfurt Main ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt und wird in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.
- Ab dem 1. Januar 2023 erfolgte eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 4,9 % sowie eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Entgelte. Darüber hinaus enthielt die Entgeltordnung das Anreizprogramm „Recovery Program FRA 2023“ für Airlines mit dem Ziel, nach den pandemiebedingten Einbrüchen einen zügigen Wiederanstieg des Passagiervolumens am Flughafen Frankfurt Main zu fördern.
- Zum 1. Januar 2024 trat eine neue Entgeltordnung in Kraft, die eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 9,5 % vorsieht. Darüber hinaus wurden in der Entgeltordnung 2024 die Lärmbemessungsgrundlagen neu festgelegt, lautere Lärmkategorien deutlich belastet sowie weitere Anreize für leiseres Fliegen geschaffen.
- Flughafenentgelte machten im Berichtsjahr 35,21 % (im Vorjahr: 34,76 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.
- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG im Jahr 2023 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 14,83 % (im Vorjahr: 16,22 %) und auf Infrastrukturentgelte 13,57 % (im Vorjahr: 13,35 %).

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 36,39 % (im Vorjahr: 35,67 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

### **Fraport Twin Star Airport Management AD**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Fraport Regional Airports of Greece

Am 14. Dezember 2015 unterzeichneten Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regionalflughäfen. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren. Nach Ablauf der 40-jährigen Konzessionslaufzeit kann mit beiderseitigem Einverständnis die Laufzeit jeweils um weitere 10 Jahre einmalig verlängert werden.

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wurde eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von anfänglich 11,3 Mio € p. a. für Fraport Greece A und von 11,6 Mio € p. a. für Fraport Greece B festgelegt. Die Mindestkonzessionszahlungen werden jeweils um eine inflationsbedingte Anpassung bereinigt. Darüber hinaus steht dem Konzessionsgeber mit Beginn der Konzession über die gesamte Laufzeit eine weitere Abgabe in Höhe von circa 1 € pro abfliegenden Passagier zu. Ab 2021 wird gemäß Konzessionsvertrag zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B erhoben.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Die Baumaßnahmen wurden im April 2021, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, abgeschlossen. Darüber hinaus werden in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen.

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

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

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

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

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

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

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

Neben den genannten Zahlungen sind ab 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung in Höhe von anfänglich 9,4 Mio BRL für den Flughafen Fortaleza zu leisten. Für den Flughafen Porto Alegre wurde im Geschäftsjahr 2022 eine Vereinbarung mit den Behörden zur vorzeitigen Zahlung der gesamten fixen Mindestkonzessionszahlungen in Höhe von 37,6 Mio BRL (rund 6,7 Mio €) getroffen. Die Zahlung erfolgte bereits im Dezember 2022. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten. Zur Kompensation der Effekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie wurde mit den zuständigen Behörden für das Geschäftsjahr 2023

erneut eine Einigung erzielt. Der sich daraus ergebene Erstattungsanspruch belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 18,6 Mio € (im Vorjahr: 18,5 Mio €). Die bestehenden Erstattungsansprüche werden in den Folgejahren gegen fällige variable und fixe Konzessionszahlungen sowie eine zeitlich befristete Erhöhung der Flughafenentgelte verrechnet.

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

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

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

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

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

## 50 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

## 51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2023 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- AirlT Services GmbH
- Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- Airport Cater Service GmbH
- Fraport Ausbau Süd GmbH
- Fraport Brasil Holding GmbH
- Fraport Casa GmbH
- Fraport Passenger Services GmbH
- FraSec Fraport Security Services GmbH
- FraSec Services GmbH
- FRA – Vorfeldkontrolle GmbH



Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2023 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch:

- Fraport Facility Service GmbH
- Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH)
- FraSec Flughafensicherheit GmbH

## 52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2023 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

ATLAS Infrastructure Partners Ltd., London, United Kingdom of Great Britain hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 3. Februar 2023 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 31. Januar 2023 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,08 % (das entspricht 2.843.684 Stimmrechten) betragen hat.

First Maven Pty Ltd., Melbourne, Australia hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 16. Oktober 2023 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 6. Oktober 2023 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,10 % (das entspricht 2.863.143 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2023 wie folgt dar:

Der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 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.

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2023): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, First Maven Pty Ltd. 3,10 %, ATLAS Infrastructure Partners Ltd. 3,08 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 33,15 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 14. Dezember 2023 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmenshomepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](https://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

## 54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2023

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

Neben dem Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 775,3 Tsd € (im Vorjahr: 1.081,6 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

#### Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €				2023	2022
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	751,2	1.765,5	849,0	2.516,7	2.507,8
Anke Giesen	535,5	1.311,5	647,0	1.847,0	1.843,6
Julia Kranenberg (Mitglied des Vorstands seit 01.11.2022)	541,2	679,0	379,0	1.220,2	442,1
Michael Müller (Mitglied des Vorstands bis 30.09.2022)	0,0	0,0	0,0	0,0	1.032,5
Dr. Pierre Dominique Prümm	541,8	679,0	379,0	1.220,8	1.217,4
Prof. Dr. Matthias Zieschang	596,6	1.409,0	647,0	2.005,6	1.995,4
<b>Summe</b>	<b>2.966,3</b>	<b>5.844,0</b>	<b>2.901,0</b>	<b>8.810,3</b>	<b>9.038,8</b>

Die erfolgsunabhängigen Komponenten beinhalten die Festvergütung sowie die Nebenleistung der jeweiligen Mitglieder des Vorstands. Auf die erfolgsabhängigen Komponenten entfallen die zugewendeten Tantiemen (Zuführung zur Tantiemerückstellung 2023) sowie die zugewendete PSP-Tranche 2023 zum Auslobungszeitpunkt. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ ist die PSP-Tranche 2023 enthalten.

#### Erfasster Aufwand aus LTIP bzw. PSP für den Vorstand

in Tsd €	2023	2022
	PSP	LTIP bzw. PSP
Dr. Stefan Schulte	985,3	180,3
Anke Giesen	750,9	112,7
Julia Kranenberg (Mitglied des Vorstands seit 01.11.2022)	360,8	66,9
Michael Müller (Mitglied des Vorstands bis 30.09.2022)	126,7	135,9
Dr. Pierre Dominique Prümm	439,9	102,0
Prof. Dr. Matthias Zieschang	750,9	137,4
<b>Summe</b>	<b>3.414,5</b>	<b>735,2</b>

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

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2023 insgesamt mit 1.321,4 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.336,4 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.856 Tsd € (im Vorjahr: 1.644 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 10.605 Tsd € (im Vorjahr: 13.173 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 23.764 Tsd € (im Vorjahr: 21.655 Tsd €).

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

### **Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2023**

Im Geschäftsjahr 2023 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 99,9 Tsd € (im Vorjahr: 103,4 Tsd €).

### **Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR)**

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

## 55 Vorstand

### Mandate des Vorstands

#### Mitglieder des Vorstands

Vorstandsvorsitzender  
**Dr. Stefan Schulte**

#### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

##### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Fraport Ausbau Süd GmbH

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Post AG

##### Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:

– President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)  
– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre  
– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza

Vorstand Retail & Real Estate  
**Anke Giesen**

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

– AXA Konzern AG  
– Fraport Ausbau Süd GmbH

##### Mitglied im Präsidium:

– Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V. (VhU)

Vorstand Arbeitsdirektorin  
**Julia Kranenberg**

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH  
– LPKF Laser & Electronics AG (bis 17.5.2023)  
– Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH) (seit 1.9.2023; bis 27.9.2023)

##### Vorsitzende des Aufsichtsrats:

– Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH (seit 28.9.2023)

##### Mitglied der Gesellschafterversammlung:

– Airport Cater Service GmbH  
– Medical Airport Service GmbH  
– Terminal for Kids gGmbH  
– Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH) (seit 1.9.2023)

##### Mitglied des Verwaltungsausschusses:

– Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden

##### Mitglied im Präsidium:

– Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände

Vorstand Aviation & Infrastruktur  
**Dr. Pierre Dominique Prümm**

##### Board Director:

– Société Internationale de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH  
– FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 27.11.2023)

##### Mitglied des Vorstands:

– Flughafen Forum und Region  
– stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF)

Vorstand Controlling & Finanzen  
**Prof. Dr. Matthias Zieschang**

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ausbau Süd GmbH

##### Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:

– Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)

##### Mitglied im Verwaltungsrat:

– Frankfurter Sparkasse

##### Vorsitzender des Börsenrats:

– FWB Frankfurter Wertpapierbörse

## 56 Aufsichtsrat

### Mandate des Aufsichtsrats

#### Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Aufsichtsrats

**Staatsminister Michael Boddenberg**

Hessischer Minister der Finanzen a.D.

(Bezüge 2023: 131.000 €; Bezüge 2022: 130.000 €)

#### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

##### Mitglied des Vorstands:

– Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach (bis 30.9.2023)

##### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach

– Zentralgenossenschaft des europäischen Fleischergewerbes (Zentrag eG)

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Messe Frankfurt GmbH

##### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a.M. / Erfurt

(2. Stellv. Vorsitzender des Verwaltungsrats)

– "hessenstiftung - familie hat zukunft"

– Hessische Kulturstiftung

– Leibniz-Institut für Finanzmarktforschung SAFE (LIF-SAFE) e.V.

– Stiftung „Europäische Akademie der Arbeit in der Universität Frankfurt am Main“

– Stiftung Kloster Eberbach

– Stiferversammlung der Polytechnischen Gesellschaft e.V.

– Rheingau Musik Festival

– Institute for Law and Finance

stellvertretender Vorsitzender

**Mathias Venema**

ver.di Hessen

(Bezüge 2023: 84.500 €; 2022: 80.082,19 €)

**Devrim Arslan**

Assistent des Vorstands der kombi-Gewerkschaft

(Bezüge 2023: 57.438,35 €; 2022: 60.821,92 €)

**Karina Becker-Lienemann**

Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG,

Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der Gebr. Heinemann SE & Co. KG,

Stellvertretende Konzernbetriebsratsvorsitzende der Fraport AG

(seit 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 42.410,96 €)

**Dr. Bastian Bergerhoff**

Stadtkämmerer und Personaldezernent der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2023: 57.000 €; 2022: 38.013,70 €)

#### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling

Professionals GmbH) (seit 1.6.2023)

#### Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

– Mainova AG

– Messe Frankfurt GmbH

– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender)

– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

– Süwag (seit 30.1.2023)

– Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH (seit 19.7.2023)

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Dom Römer GmbH (stellv. Vorsitzender)

– FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH

– Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH

– Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH

– Stiftung Hospital zum Heiligen Geist (seit 7.8.2023)

#### Mitglied in Betriebskommissionen:

– Hafen und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main

– Kita Frankfurt Die städtischen Kinderzentren

– Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main

– Stadtentwässerung Frankfurt am Main

– Städtische Kliniken Frankfurt am Main - Höchst

– Volkshochschule Frankfurt am Main

#### Mitglied im Beirat:

– FinTech Community Frankfurt GmbH (stellv. Mitglied)

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Hakan Bölükmeşe

Betriebsratsvorsitzender Fraport AG

(Bezüge 2023: 82.500 €; 2022: 71.835,62 €)

#### Ines Born

Gewerkschaftssekretärin, Ressortkoordinatorin, ver.di Bundesverwaltung, Ressort 3  
(bis 23.5.2023; seit 4.8.2023)

(Bezüge 2023: 32.095,89 €; 2022: 16.917,81 €)

#### Hakan Cicek

Betriebsratsmitglied  
(bis 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 19.650,69 €; 2022: 54.671,23 €)

#### Kathrin Dahnke

Selbstständige Unternehmensberaterin  
(seit 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 32.849,31 €)

#### Peter Feldmann

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main a.D.  
(bis 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 14.712,33 €; 2022: 39.000 €)

#### Peter Gerber

Vorstandsvorsitzender Brussels Airlines  
(bis 31.1.2023)

(Bezüge 2023: 2.972,60 €; 2022: 40.000 €)

#### Dr. Margarete Haase

selbstständige Unternehmensberaterin

(Bezüge 2023: 102.000 €; 2022: 102.000 €)

#### Harry Hohmeister

Vorstand "Globale Märkte und Netzmanagement" Deutsche Lufthansa AG  
(seit 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 25.287,67 €)

#### Mike Josef

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main  
(seit 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 38.410,96 €)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– B. Braun SE, Melsungen  
– Knorr-Bremse AG, München  
– Jungheinrich AG, Hamburg  
– Aurubis AG, Hamburg

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Mainova AG  
– Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (Vorsitzender)

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Albatros Versicherungsdienste GmbH

#### Mitglied im Präsidium:

– Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.

#### Vize-Präsident:

– Arbeitgeberverband Luftverkehr e.V. (AGVL)

#### Vorsitzende des Aufsichtsrats:

– ams OSRAM AG

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam  
– Marquard & Bahls AG (bis 30.9.2023)

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Eurowings GmbH  
– EW Discover (Discover Airlines)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– ABG Frankfurt Holding  
– Bäderbau Frankfurt GmbH & Co. KG  
– Bäderbetriebe Frankfurt GmbH  
– Dom Römer GmbH  
– FrankfurtRheinMain GmbH (seit 16.6.2023)  
– Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH (bis 22.6.2023)  
– Mainova AG (seit 30.8.2023)  
– Rebstock Projektgesellschaft (bis 22.6.2023)  
– Sportpark Stadion Frankfurt am Main Holding GmbH  
– Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt (seit 4.7.2023)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Genossenschaftlich Immobilien Agentur Frankfurt  
– KEG GmbH (bis 22.6.2023)  
– Messe Frankfurt GmbH  
– Nassauische Heimstätte Wohnungs GmbH (bis 22.6.2023)  
– RMV GmbH (seit 6.7.2023)  
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (seit 11.5.2023)

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Frank-Peter Kaufmann

Pensionär, selbstständiger Unternehmensberater

(Bezüge 2023: 70.000 €; 2022: 70.000 €)

#### Sidar Kaya

Kaufmännischer Angestellter und Betriebsrat der Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport GroundHandling Professionals GmbH) (seit 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 42.410,96 €)

#### Dr. Ulrich Kipper

Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (bis 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 21.589,04 €; 2022: 57.582,19 €)

#### Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D., Rechtsanwalt

(Bezüge 2023: 84.500 €; 2022: 88.500 €)

#### Karin Knappe

Betriebsratsmitglied und Vorsitzende des Konzernbetriebsrats, Fraport AG

(Bezüge 2023: 65.000 €; 2022: 37.575,35 €)

#### Felix Kreutel

Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG (seit 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 34.849,31 €)

#### Ramona Lindner

Luftsicherheitsassistentin FraSec Aviation Security GmbH (bis 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 18.650,69 €; Bezüge 2022: 49.897,26 €)

#### Michael Odenwald

Staatssekretär a. D. (bis 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 23.589,04 €; 2022: 66.000 €)

#### Matthias Pöschko

Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2023: 66.000 €; 2022: 64.821,92 €)

#### Qadeer Rana

Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebsrats der FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 4.1.2023)

(Bezüge 2023: 547,94 €; 2022: 64.821,92 €)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH) (seit 1.6.2023)

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– FraSec Fraport Security Services GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– operational services GmbH & Co. KG

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Dietz AG

#### Non-executive Director:

– European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)

#### Vorsitzender des Beirats:

– Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises

#### Mitglied im Vorstand:

– Vertreterversammlung Unfallkasse Hessen

– Vertreterversammlung Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (seit 23.11.2023)

#### Mitglied im Verwaltungsrat:

– Medizinischer Dienst Hessen

#### Vertreterversammlung:

– Mitglied der Vertreterversammlung Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (seit 11.10.2023)

#### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Fraport Facility Services GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH

#### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– FraSec Fraport Security Services GmbH

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Sonja Wärtges

Vorsitzende des Vorstands der Branicks Group AG (vormals DIC Asset AG)

(Bezüge 2023: 66.000 €; 2022: 65.000 €)

#### Prof. Dr. Katja Windt

Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH

(Bezüge 2023: 62.000 €; 2022: 63.000 €)

#### Özgür Yalcinkaya

Kaufmännischer Angestellter und Betriebsratsvorsitzender der Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH) (seit 23.5.2023)

(Bezüge 2023: 43.410,96 €)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Vorsitzende des Aufsichtsrats:

– DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA

#### Mitglied des Aufsichtsrats:

– VIB Vermögen AG  
– BBI Bürgerliches Brauhaus Immobilien AG

#### Mitglied im Vorstand:

– Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. (bis 9.5.2023)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Post AG (bis 4.5.2023)  
– Ford Otomotiv Sanayi A.S., Istanbul, Türkei

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH) (seit 1.6.2023)



## 57 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

### Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 10)</sup>
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2021	100	-72	-20 <sup>1)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>2.254</b>	<b>943</b> <sup>2)</sup>
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2022	100	2.260	641 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup>
AIRMALL Boston Inc., Boston, USA	2022	100	0	0 <sup>1)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>-596</b>	<b>0</b>
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2022	100	-618	0
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>-16.093</b>	<b>-5.845</b>
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh, USA	2022	100	-10.778	-6.143
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>162.655</b>	<b>9.548</b> <sup>2)</sup>
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2022	100	162.616	3.864 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	<b>90</b> <sup>2)</sup>
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	26	90 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 10)</sup>
Daport S.A., Dakar, Senegal	2021	100	421	-4 <sup>1)</sup>
	<b>2023</b>	<b>51</b>	<b>1.084</b>	<b>156</b>
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2022	51	929	79
Fraport Ground Services GmbH (vormals FraGround Fraport Ground Handling Professionals GmbH), Frankfurt am Main	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>1.296</b>	<b>-331</b> <sup>2)</sup>
	2022	100	1.186	773 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>403</b>	<b>-334</b>
Fraport Antalya Havalimani İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei	2022	100	461	110
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>2.115</b>	<b>-1.804</b>
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2022	100	153.799	42.366
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>10</b>	<b>-206</b> <sup>2)</sup>
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	16	150 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>62</b>	<b>-1</b>
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2022	100	63	-1
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>24</b>	<b>0</b> <sup>2)</sup>
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	24	-1 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>112.020</b>	<b>2.351</b>
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2022	100	104.427	-5.243
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>166.071</b>	<b>1.470</b>
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2022	100	156.744	3.157
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>7</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup>
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2022	100	7	0 <sup>1)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>42.000</b>	<b>1.256</b> <sup>2)</sup>
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2022	100	42.016	1.351 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>7.151</b>	<b>302</b>
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2022	100	6.849	212
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>6.936</b>	<b>284</b>
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2022	100	6.909	1.797
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>4.758</b>	<b>-787</b> <sup>2)</sup>
Fraport Facility Services GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	6.015	3.010
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>11.563</b>	<b>4.059</b> <sup>2) 3)</sup>
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2022	100	14.375	23.383 <sup>2) 3)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>328.134</b>	<b>37.625</b>
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2022	100	266.509	-161.927
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>25.659</b>	<b>611</b>
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians, Malta	2022	100	25.620	34
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>316.324</b>	<b>24.801</b>
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2022	100	291.523	-161.843

## Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>33.757</b>	<b>5.458</b>
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2022	100	29.497	3.624
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>6.881</b>	<b>3.856</b>
Fraport New York Inc., New York, USA	2022	100	3.235	4.488
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>2.822</b>	<b>681</b>
Fraport Newark LLC., Newark, USA	2022	100	2.238	748
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>33</b>	<b>2</b>
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	31	1
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>34</b>	<b>2</b>
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	32	1
	<b>2023</b>	<b>99,99</b>	<b>0</b>	<b>0<sup>1)</sup></b>
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2022	99,99	0	0 <sup>1)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>2.269</b>	<b>1.367</b>
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2022	100	1.100	149
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>350</b>	<b>1.314<sup>2)</sup></b>
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	350	580 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>16.608</b>	<b>9.890</b>
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA	2022	100	7.215	-8.318
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>4.962</b>	<b>-71<sup>2)3)</sup></b>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2022	100	7.851	19.385 <sup>2)3)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>49</b>	<b>2</b>
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	47	2
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>7.611</b>	<b>4.384<sup>2)3)</sup></b>
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2022	100	7.420	4.641 <sup>2)3)</sup>
	<b>2023</b>	<b>65</b>	<b>142.217</b>	<b>51.493</b>
Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, Griechenland	2022	65	124.733	46.731
	<b>2023</b>	<b>65</b>	<b>103.719</b>	<b>25.671</b>
Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, Griechenland	2022	65	78.054	21.246
	<b>2023</b>	<b>65</b>	<b>9.792</b>	<b>1.942</b>
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A., Athen, Griechenland	2022	65	7.862	1.942
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>1.452</b>	<b>-268</b>
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2022	100	1.778	-366
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>196.187</b>	<b>1.797</b>
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2022	100	194.739	-2.575
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>-445</b>	<b>4.964</b>
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	2022	100	-5.489	2.670
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>51.130</b>	<b>24.084</b>
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2022	100	44.104	3.720
	<b>2023</b>	<b>60</b>	<b>100.617</b>	<b>5.781</b>
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2022	60	99.870	4.205
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>-96</b>	<b>-2.818</b>
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2022	100	2.754	-756
Fraport Washington LLC, Washington, USA	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0<sup>4)</sup></b>
Fraport Washington Partnership LLC, Washington, USA	<b>2023</b>	<b>85</b>	<b>-110</b>	<b>-112<sup>4)</sup></b>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>7.516</b>	<b>-1.414<sup>2)</sup></b>
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	7.540	-5.489 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>4.619</b>	<b>9.615<sup>2)</sup></b>
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	-1.052	11.117 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>1.059</b>	<b>1.220<sup>2)</sup></b>
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	1.044	224 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>0<sup>1)</sup></b>
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2022	100	25	0 <sup>1)</sup>
	<b>2023</b>	<b>100</b>	<b>164</b>	<b>124<sup>2)</sup></b>
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2022	100	163	231 <sup>2)</sup>
	<b>2023</b>	<b>80,01</b>	<b>630.405</b>	<b>32.362</b>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2022	80,01	443.553	37.506
	<b>2023</b>	<b>51</b>	<b>9.919</b>	<b>1.658</b>
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2022	51	8.261	967

## Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>6.797</b>	<b>1.922</b>
AirITSystems GmbH, Hannover	2022	50	5.695	1.551
	<b>2023</b>	<b>49</b>	<b>11.740</b>	<b>-480</b>
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2022	49	12.202	6.820
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>1.581</b>	<b>363</b>
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main	2022	50	1.218	193
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>49.489</b>	<b>12.635</b>
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2022	50	42.113	21.733
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>24</b>	<b>1</b>
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2022	50	22	1
	<b>2023</b>	<b>51/50</b>	<b>95.751</b>	<b>169.475</b> <sup>5)</sup>
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S., Antalya, Türkei	2022	51/50	92.924	125.362 <sup>5)</sup>
	<b>2023</b>	<b>49/50</b>	<b>738.137</b>	<b>10.164</b> <sup>6)</sup>
Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. Antalya, Türkei	2022	49/50	727.973	-22.577 <sup>6)</sup>
	<b>2023</b>	<b>49</b>	<b>14.917</b>	<b>4.146</b>
FraSec Aviation Security GmbH, Frankfurt am Main	2022	74	15.744	5.173
	<b>2023</b>	<b>33,33</b>	<b>2.835</b>	<b>-1.320</b>
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2022	33,33	4.155	-1.750
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>20.686</b>	<b>3.709</b>
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2022	50	18.075	2.175
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>12</b>	<b>-13</b>
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2022	50	25	2.306
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>24</b>	<b>0</b>
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2022	50	24	0
	<b>2023</b>	<b>52</b>	<b>10.358</b>	<b>1.782</b>
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2022	52	9.119	1.512
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>6.304</b>	<b>1.712</b>
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2022	50	6.924	1.767
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>2.945</b>	<b>-4</b>
PEG Europa Real Estate GmbH, Neu-Isenburg	2022	50	2.949	-1
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>94</b>	<b>-77</b>
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai, China	2022	50	180	-36
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>4.265</b>	<b>299</b>
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2022	50	3.966	47

## Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2023</b>	<b>49</b>	<b>-12.938</b>	<b>-3.261</b>
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2022	49	-9.677	-3.376
	<b>2023</b>	<b>50</b>	<b>-126</b>	<b>-151</b> <sup>4)</sup>
FraScout GmbH, Offenbach am Main	2022	50	37.383	19.262
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2022	50	33.407	15.922
	<b>2023</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>10)</sup>
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern	2022	25	-425.812	-67.604

## Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €
	<b>2023</b>	<b>10</b>	<b>98.028</b>	<b>-45.053</b> <sup>7)</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2022	10	187.244	-44.527 <sup>7)</sup>
	<b>2023</b>	<b>20</b>	<b>1.369</b>	<b>525</b>
Flughafen Parken GmbH, München	2022	20	840	545
	<b>2023</b>	<b>13,51</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup>
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2022	13,51	0	0 <sup>1)</sup>
	<b>2023</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup> <sup>8)9)10)</sup>
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-575	-786 <sup>1) 8)9)</sup>
	<b>2023</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup> <sup>8)9)10)</sup>
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 <sup>1) 8)9)</sup>
	<b>2023</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup> <sup>8)9)10)</sup>
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	871	270 <sup>1) 8)9)</sup>
	<b>2023</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup> <sup>8)9)10)</sup>
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	1.642	-762 <sup>1) 8)9)</sup>
	<b>2023</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>10)</sup>
PCF Perishable-Center GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2022	10	1.527	2.253
	<b>2023</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>10)</sup>
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH, Frankfurt am Main	2022	10	4.014	1.190
	<b>2023</b>	<b>5,1</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>10)</sup>
The Squire GmbH & Co. KG, Bonn	2022	5,1	-660.935	-15.584
VVSS Limited Liability Company (im Englischen: NCG Holding Limited Liability Company), St. Petersburg, Russland	<b>2023</b>	<b>25</b>	<b>1.690.531</b>	<b>0</b> <sup>4)</sup> <sup>8)10)11)</sup>

<sup>1)</sup> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

<sup>2)</sup> IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

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

<sup>4)</sup> Zugang im Jahr 2023.

<sup>5)</sup> 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.

<sup>6)</sup> 49 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte

<sup>7)</sup> Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

<sup>8)</sup> Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

<sup>9)</sup> Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

<sup>10)</sup> Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

<sup>11)</sup> Gesellschafterstellung per russischem Recht zugewiesen; Eigenkapital entspricht dem eingetragenen Kapital gemäß Handelsregister.

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



## Fortschritt Terminal 3

Zur Bedienung des langfristig erwarteten Verkehrswachstums erweitert Fraport die Kapazitäten am Flughafen Frankfurt durch ein drittes Fluggastgebäude.

Die Arbeiten am neuen Terminal 3 liegen weiter im Zeitplan. Zwischenzeitlich wurden im Rahmen der Fassadenarbeiten bereits 700 Glaselemente verbaut. Im Inneren der Baustelle werden zahlreiche technische Installationen vorgenommen. Auch der zentrale „Marktplatz“ nimmt täglich weiter Gestalt an. Dank einer eigens entwickelten Deckenkonstruktion aus gebogenen Aluminiumrohren wird dieser Marktplatz zu einem besonderen Highlight. Die Eröffnung des neuen Terminals ist unverändert mit Beginn des Sommerflugplans 2026 geplant.

### Weitere Informationen

- 238 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 239 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 247 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- 250 Zehn-Jahresübersicht
- 252 Glossar
- 255 Finanzkalender 2024
- 255 Verkehrskalender 2024
- 255 Impressum

## Weitere Informationen

### Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

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

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

### Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

#### Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Konzernlagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im zusammengefassten Lagebericht enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b und 315b HGB und die Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f und 315d HGB, auf die in Abschnitt „Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung“ des zusammengefassten Lageberichts Bezug genommen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Zudem haben wir die im Unterabschnitt „Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System“ des Abschnitts „Risiko- und Chancenbericht“ als ungeprüft gekennzeichneten lageberichts-fremden Angaben sowie sämtliche Informationen auf Internetseiten der Gesellschaft, auf die über nicht im Gesetz vorgesehene Querverweise vom zusammengefassten Lagebericht aus verwiesen wird, nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf die Inhalte der oben genannten Erklärungen, die oben genannten als ungeprüft gekennzeichneten lageberichts-fremden Angaben und sämtliche Informationen, auf die über die oben genannten nicht vom Gesetz vorgesehenen Querverweise verwiesen wird.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

#### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbote-

nen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

### **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir mit der Werthaltigkeit der Investments in Flughafenbetreiberprojekte und Sachanlagen den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar.

Unsere Darstellung dieses besonders wichtigen Prüfungssachverhalts haben wir wie folgt strukturiert:

- a) Sachverhaltsbeschreibung (einschließlich Verweis auf zugehörige Angaben im Konzernabschluss)
- b) Prüferisches Vorgehen

### **Werthaltigkeit der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und der Sachanlagen**

- a) Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, weist in ihrem Konzernabschluss unter den langfristigen Vermögenswerten die Posten „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“ in Höhe von insgesamt Mio. EUR 4.146,8 (Vorjahr: Mio. EUR 3.769,1) sowie „Sachanlagen“ in Höhe Mio. EUR 8.951,5 (Vorjahr: Mio. EUR 8.371,8) aus. Zusammen machen diese Posten 69,3 % der Bilanzsumme (Vorjahr: 69,0 %) aus. Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte beinhalten Flughafenkonzessionen, die die jeweilige Flughafen-Betreibergesellschaft berechtigt, Entgelte von Nutzern der Flughafeninfrastruktur über einen vertraglich vereinbarten Zeitraum zu erheben. Im Gegenzug verpflichtet sich die Gesellschaft als Konzessionsnehmer zu Ausbauleistungen sowie dem Betrieb des Flughafens. Von den Sachanlagen entfallen 95,9 % auf die Flughafeninfrastruktur der Fraport AG (Vorjahr: 95,2 %). Die Beurteilung der Werthaltigkeit der Konzessionen und Sachanlagen erfolgt implizit über die Beurteilung der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die Vermögenswerte zugeordnet sind. Dabei wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Barwerte der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit werden mittels Discounted-Cashflow-Modellen aus den erwarteten Zahlungsströmen ermittelt, denen die Mittelfristplanung für die Jahre 2024 bis 2029 zugrunde liegt. Aufgrund des langfristigen Investitionsvorhabens am Standort Frankfurt am Main wurde die Planung von den gesetzlichen Vertretern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dieses Standorts auf aggregiertem Niveau von 2029 bis 2035 und anschließend mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit laufzeitbegrenzten Flughafenkonzessionen entspricht der Planungszeitraum der Restlaufzeit der Konzessionsvereinbarung. In die Planung fließen Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Parameter ein. Die Abzinsung auf die Barwerte erfolgt mit aus den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensätzen der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelten Diskontierungszinssätzen.

Bereits zur Identifikation von Anhaltspunkten für eine Wertminderung wird über ein jährlich aktualisiertes Cashflow-Modell, in welchem zusätzliche pauschale Risikofaktoren im Diskontierungszinssatz berücksichtigt werden, die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit beurteilt. Sollte sich bei dieser ersten Überprüfung ein Wertminderungsbedarf ergeben, wird der indikative Werthaltigkeitstest auf die Gegebenheiten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit spezifiziert, um einen genaueren Wertminderungsbedarf zu ermitteln.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden bezogen auf die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und Sachanlagen keine Wertminderungen aus Werthaltigkeitstests erfasst. Das Ergebnis dieser Bewertung ist von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich des Vorliegens von Anhaltspunkten für eine mögliche Wertminderung, der künftigen Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren ermessensbehafteten Annahmen abhängig und dadurch mit Unsicherheiten behaftet.



Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Berechnungen waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Die Angaben der gesetzlichen Vertreter zu den Bewertungen der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und der Sachanlagen sind in den Abschnitten 4, 10, 18 und 20 des Konzern-Anhangs enthalten.

- b) Im Rahmen unserer Prüfungen haben wir das methodische Vorgehen zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte und Sachanlagen nachvollzogen. Hierbei haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen auseinandergesetzt und identifizierte prüfungsrelevante Kontrollen in Hinblick auf ihre Angemessenheit der Gestaltung und Implementierung geprüft.

Darauf aufbauend haben wir die verwendeten Discounted-Cashflow-Modelle anhand von Wesentlichkeitsüberlegungen sowie unter Risikoaspekten ausgewählt und kritisch gewürdigt, um das Vorliegen einer Wertminderung zu beurteilen. Die bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsströme haben wir mit den verabschiedeten Planungen des Konzerns sowie der Gesellschaften abgeglichen und hinsichtlich ihrer Angemessenheit insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen gewürdigt. Dabei haben wir uns mit den getroffenen Annahmen und herangezogenen Daten kritisch auseinandergesetzt sowie beurteilt, inwieweit die Prozesse und die hierfür verwendeten Daten durch Subjektivität, Komplexität oder sonstige inhärente Risikofaktoren beeinflussbar sind. Im Falle erfolgter Anpassungen der Planungen für Zwecke der Werthaltigkeitstests mit nicht unwesentlichen Auswirkungen, haben wir die vorgenommenen Anpassungen mit den Verantwortlichen diskutiert und rechnerisch sowie inhaltlich kritisch nachvollzogen. Aufgrund der hohen Sensitivität der Bewertungen, bezogen auf den verwendeten Diskontierungszinssatz, haben wir uns im Rahmen unserer Prüfung unter Einbeziehung von Spezialisten detailliert mit in die Diskontierungszinssätze eingeflossenen Bewertungsparametern, insbesondere durch Abstimmung mit Marktdaten, auseinandergesetzt. Darüber hinaus haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringen Headrooms ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Für zahlungsmittelgenerierende Einheiten, bei denen eine für möglich gehaltene Änderung einer Annahme zu einem erzielbaren Betrag unterhalb des Buchwerts führen würde, haben wir die Vollständigkeit der notwendigen Angaben im Konzern-Anhang hierzu geprüft.

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- Den Bericht des Aufsichtsrats,
- den Vergütungsbericht nach § 162 AktG, auf den aus dem Konzern-Anhang und dem zusammengefassten Lagebericht verwiesen wird,
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b und 315b HGB,
- die Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f und 315d HGB, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird,
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen als ungeprüft gekennzeichneten lageberichts-fremden Angaben,
- sämtliche Informationen auf Internetseiten der Gesellschaft, auf die über nicht im Gesetz vorgesehene Querverweise vom zusammengefassten Lagebericht aus verwiesen wird,
- die Versicherung der gesetzlichen Vertreter nach §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 5 HGB zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht und

- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts, welcher uns voraussichtlich erst nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt wird,
- aber nicht den Konzernabschluss, nicht die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist und auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und für den Vergütungsbericht sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht, den Konzern zu liquidieren, oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs, oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3A HGB

#### Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei die den SHA-256-Wert d6b98d1ff29bf97fbd5622a86f7dcf3e1de059d70b109b4ae205975af468c63b aufweist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als "ESEF-Unterlagen" bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen der IDW-Qualitätsmanagementstandards angewendet.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

### Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

### Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 23. Mai 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt und im Anschluss vom Aufsichtsrat mündlich sowie am 19. Dezember 2023/11. Januar 2024 schriftlich beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2023 als Konzernabschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

## Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der "Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB" und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

## Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Lüdke.

Frankfurt am Main, den 12. März 2024

Deloitte GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kirsten Gräbner-Vogel  
Wirtschaftsprüferin

Thomas Lüdke  
Wirtschaftsprüfer

## **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023**

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

### **Unser Auftrag**

Wir haben die im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht zusammengefasst ist, enthaltene nichtfinanzielle Konzernklärung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (im Folgenden „die Gesellschaft“), die mit der nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 (im Folgenden „nichtfinanzielle Berichterstattung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Der Vergütungsbericht, auf den in der nichtfinanziellen Berichterstattung verwiesen wird, war ebenso wie in der nichtfinanziellen Berichterstattung enthaltene Verweise auf externe Dokumentationsquellen und Webseiten einschließlich deren Inhalten nicht Gegenstand unserer Prüfung.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit den §§ 289c bis 289e HGB, §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und 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 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit der im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe durch die gesetzlichen Vertreter.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und die Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Berichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der nichtfinanziellen Berichterstattung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Die Genauigkeit und Vollständigkeit der Umweltdaten der nichtfinanziellen Berichterstattung unterliegen inhärent vorhandenen Grenzen, welche aus der Art und Weise der Datenerhebung und -berechnung sowie getroffenen Annahmen resultieren.

## Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen Qualitätsmanagementstandards – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätsmanagementsystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

## Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Berichterstattung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung mit – Ausnahme des Vergütungsberichts, auf den verwiesen wird, und von Verweisen auf externe Dokumentationsquellen und Webseiten einschließlich deren Inhalte – nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 289c bis 289e HGB, §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung, die wir überwiegend in den Monaten Oktober 2023 bis März 2024 durchgeführt haben, haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation des Konzerns und über die Einbindung von Stakeholdern,
- Befragung relevanter Mitarbeiter\*innen, die in den Aufstellungsprozess einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess einschließlich der getroffenen Vorkehrungen und Maßnahmen zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie über Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss sowie im zusammengefassten Lagebericht,
- Beurteilung der Darstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung.



Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

## Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 289c bis 289e HGB, §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Der Vergütungsbericht, auf den in der nichtfinanziellen Berichterstattung verwiesen wird, sowie die in der nichtfinanziellen Berichterstattung enthaltenen Verweise auf externe Dokumentationsquellen und Webseiten einschließlich deren Inhalte waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

## Verwendungsbeschränkung

Wir erteilen den Vermerk auf Grundlage unserer mit der Gesellschaft geschlossenen Auftragsvereinbarung (einschließlich der „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ vom 1. Januar 2017 des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V.). Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen.

Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Frankfurt, den 12. März 2024

Deloitte GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kirsten Gräbner-Vogel  
Wirtschaftsprüferin

Daniel Oehlmann  
Wirtschaftsprüfer

## Zehn-Jahresübersicht

### Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung<sup>1)</sup>

in Mio €	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>4.000,5</b>	<b>3.194,4</b>	<b>2.143,3</b>	<b>1.677,0</b>	<b>3.705,8</b>	<b>3.478,3</b>	<b>2.934,8</b>	<b>2.586,2</b>	<b>2.598,9</b>	<b>2.394,6</b>
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	50,5	39,9	38,0	37,9	37,9	35,9	36,3	34,9	29,9	28,3
Sonstige betriebliche Erträge	59,0	139,3	354,6	81,8	40,9	88,2	38,9	332,9	49,8	42,5
<b>Gesamtleistung</b>	<b>4.110,0</b>	<b>3.373,6</b>	<b>2.535,9</b>	<b>1.796,7</b>	<b>3.785,0</b>	<b>3.602,7</b>	<b>3.010,4</b>	<b>2.954,4</b>	<b>2.679,1</b>	<b>2.466,0</b>
Materialaufwand	-1.637,3	-1.101,6	-750,7	-688,6	-1.197,4	-1.089,1	-720,4	-621,9	-610,4	-533,3
Personalaufwand	-1.076,0	-1.036,7	-884,3	-1.212,1	-1.222,8	-1.182,3	-1.092,9	-1.066,7	-1.026,7	-970,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-192,7	-205,5	-143,9	-146,6	-184,5	-202,3	-193,9	-211,7	-193,2	-172,2
<b>EBITDA</b>	<b>1.204,0</b>	<b>1.029,8</b>	<b>757,0</b>	<b>-250,6</b>	<b>1.180,3</b>	<b>1.129,0</b>	<b>1.003,2</b>	<b>1.054,1</b>	<b>848,8</b>	<b>790,1</b>
Abschreibungen	-501,2	-465,3	-443,3	-457,5	-475,3	-398,5	-360,2	-360,4	-328,3	-307,3
<b>Betriebliches Ergebnis/EBIT</b>	<b>702,8</b>	<b>564,5</b>	<b>313,7</b>	<b>-708,1</b>	<b>705,0</b>	<b>730,5</b>	<b>643,0</b>	<b>693,7</b>	<b>520,5</b>	<b>482,8</b>
Zinsergebnis	-217,0	-260,5	-224,9	-165,8	-165,0	-168,4	-157,5	-106,9	-125,6	-141,1
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	84,5	77,0	18,8	-55,0	46,1	98,8	30,9	-4,6	37,6	43,5
Sonstiges Finanzergebnis	-16,4	-147,1	8,8	-4,3	3,9	9,5	-10,3	-0,8	1,3	-10,5
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-148,9</b>	<b>-330,6</b>	<b>-197,3</b>	<b>-225,1</b>	<b>-115,0</b>	<b>-60,1</b>	<b>-136,9</b>	<b>-112,3</b>	<b>-86,7</b>	<b>-108,1</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT</b>	<b>553,9</b>	<b>233,9</b>	<b>116,4</b>	<b>-933,2</b>	<b>590,0</b>	<b>670,4</b>	<b>506,1</b>	<b>581,4</b>	<b>433,8</b>	<b>374,7</b>
Ertragsteuern	-123,4	-67,3	-24,6	242,8	-135,7	-164,7	-146,4	-181,1	-136,8	-122,9
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>430,5</b>	<b>166,6</b>	<b>91,8</b>	<b>-690,4</b>	<b>454,3</b>	<b>505,7</b>	<b>359,7</b>	<b>400,3</b>	<b>297,0</b>	<b>251,8</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	37,3	34,2	9,0	-32,8	33,6	31,8	29,5	24,9	20,5	17,1
<b>davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG</b>	<b>393,2</b>	<b>132,4</b>	<b>82,8</b>	<b>-657,6</b>	<b>420,7</b>	<b>473,9</b>	<b>330,2</b>	<b>375,4</b>	<b>276,5</b>	<b>234,7</b>
<b>Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)</b>	<b>4,26</b>	<b>1,43</b>	<b>0,90</b>	<b>-7,12</b>	<b>4,55</b>	<b>5,13</b>	<b>3,57</b>	<b>4,07</b>	<b>3,00</b>	<b>2,54</b>
<b>Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)</b>	<b>4,26</b>	<b>1,43</b>	<b>0,89</b>	<b>-7,09</b>	<b>4,54</b>	<b>5,11</b>	<b>3,56</b>	<b>4,06</b>	<b>2,99</b>	<b>2,54</b>

Kennzahlen	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Operativer Cash Flow (Mio €)	863,2	787,3	392,6	-236,2	952,3	802,3	818,7	583,2	652,2	506,2
Free Cash Flow (Mio €)	-656,4	-741,0	-772,3	-1.400,0	-373,5	6,8	393,1	301,7	393,6	246,8
EBITDA-Marge (%)	30,1	32,2	35,3	-14,9	31,9	32,5	34,2	40,8	32,7	33,0
EBIT-Marge (%)	17,6	17,7	14,6	-42,2	19,0	21,0	21,9	26,8	20,0	20,2
Umsatzrendite (%)	13,8	7,3	5,4	-55,6	15,9	19,3	17,2	22,5	16,7	15,6
Fraport-Assets (Mio €)	12.477,7	11.383,8	10.208,6	9.249,3	8.952,4	7.688,8	6.965,8	6.069,2	6.071,0	5.830,5
ROFRA (%)	6,6	6,0	3,4	-8,3	8,8	11,1	10,0	11,4	9,4	9,2
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04
Dividende je Aktie (€)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,50	1,50	1,35	1,35
Passagieraufkommen in Frankfurt	59.355.389	48.918.482	24.812.849	18.768.601	70.556.072	69.510.269	64.500.386	60.786.937	61.032.022	59.566.132
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	17.840	18.850	18.419	21.164	22.514	21.961	20.673	20.322	20.720	20.395

Bilanz-Kennzahlen	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	0,0	0,0	0,0	0,0	184,9	184,9	138,7	138,7	124,7	124,7
Netto-Finanzschulden (Mio €)	7.712,6	7.058,7	6.369,7	5.533,5	4.147,0	3.545,4	3.512,4	2.355,9	2.774,3	3.012,8
Capital Employed (Mio €)	12.031,3	10.968,1	10.122,8	9.152,3	8.590,1	7.540,8	7.241,8	5.957,5	6.086,9	6.109,2
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,4	6,9	8,4	-22,1	3,5	3,1	3,5	2,2	3,3	3,8
Gearing Ratio (%)	178,6	180,6	169,7	152,9	93,3	88,7	94,2	65,4	83,8	97,3
Verschuldungsgrad (%)	40,8	40,1	39,2	39,3	32,8	31,0	32,4	26,6	31,4	33,4
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	893,5	896,6	1.622,4	-2.342,7	435,5	441,9	444,2	404,0	425,4	595,2
Working Capital (Mio €)	3.035,2	2.432,6	2.608,3	1.675,6	558,4	717,9	575,1	840,9	606,0	626,6
Konzern-Liquidität (Mio €)	4.041,3	3.866,9	3.564,3	2.213,7	1.156,3	1.163,2	1.018,6	1.247,5	1.043,1	1.179,6

<sup>1)</sup> Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

**Konzern-Bilanz<sup>1)</sup>**

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	41,7	41,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	4.146,8	3.769,1	3.416,4	3.221,2	3.284,1	2.844,3	2.621,1	516,1	500,9	479,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	97,0	95,9	105,8	119,1	131,1	134,5	132,4	146,7	161,2	157,1
Sachanlagen	8.951,5	8.371,8	7.898,4	7.330,3	6.837,9	6.081,7	5.921,5	5.954,2	6.045,4	6.127,7
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	69,5	69,1	88,6	123,3	93,3	88,8	96,4	79,6	74,5	63,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	518,0	491,4	71,3	165,5	242,2	260,0	268,1	209,7	237,6	216,9
Andere Finanzanlagen	953,1	1.173,4	932,3	350,3	503,0	426,1	488,6	561,7	659,2	773,3
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	100,2	87,2	276,6	233,2	193,7	195,0	190,9	173,3	167,0	181,1
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	95,4	129,4	133,9	133,0	0,0	0,0	0,0	0,2	5,4	10,2
Latente Steueransprüche	102,3	159,5	182,6	175,8	78,6	56,7	41,0	36,9	33,4	31,1
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>15.053,1</b>	<b>14.236,7</b>	<b>12.991,3</b>	<b>11.971,2</b>	<b>11.576,9</b>	<b>10.106,4</b>	<b>9.779,3</b>	<b>7.697,7</b>	<b>7.926,3</b>	<b>8.081,3</b>
Vorräte	28,0	25,5	20,3	22,3	23,6	28,9	29,3	37,9	42,8	43,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	271,5	177,1	152,3	125,4	203,1	177,9	143,5	129,6	154,0	174,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.085,2	409,0	272,7	321,0	203,3	304,3	245,5	259,7	310,8	297,6
Ertragsteuerforderungen	42,5	33,3	20,9	10,1	25,2	13,1	5,4	11,9	7,4	7,7
Zahlungsmittel	2.410,5	2.585,2	2.662,8	1.864,4	788,9	801,3	629,4	736,0	406,0	401,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>3.837,7</b>	<b>3.230,1</b>	<b>3.129,0</b>	<b>2.664,2</b>	<b>1.447,4</b>	<b>1.325,5</b>	<b>1.053,1</b>	<b>1.175,1</b>	<b>921,0</b>	<b>924,8</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte</b>	<b>0,1</b>	<b>11,4</b>	<b>119,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>17,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7,1</b>
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,6	923,1	922,7
Kapitalrücklage	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	596,3	594,3	592,3
Gewinnrücklagen	2.796,3	2.387,0	2.230,7	2.096,4	2.920,7	2.657,9	2.345,7	2.220,4	1.919,9	1.706,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	4.318,7	3.909,4	3.753,1	3.675,8	4.443,1	4.180,3	3.868,1	3.740,3	3.437,3	3.221,1
Nicht beherrschende Anteile	273,6	222,5	155,9	139,9	180,1	187,7	160,6	101,1	74,4	64,9
<b>Eigenkapital</b>	<b>4.592,3</b>	<b>4.131,9</b>	<b>3.909,0</b>	<b>3.758,7</b>	<b>4.623,2</b>	<b>4.368,0</b>	<b>4.028,7</b>	<b>3.841,4</b>	<b>3.511,7</b>	<b>3.286,0</b>
Finanzschulden	10.232,5	9.716,0	9.306,4	6.936,5	4.746,8	4.100,3	3.955,6	3.236,9	3.273,8	3.874,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	78,6	62,3	71,8	42,6	41,4	45,5	42,4	41,8	42,5	47,1
Sonstige Verbindlichkeiten	1.153,1	1.168,0	1.193,4	1.147,7	1.279,4	1.016,7	1.090,1	408,0	447,7	497,5
Latente Steuerverpflichtungen	52,1	41,3	37,7	39,7	212,7	228,3	203,8	173,6	172,2	158,7
Pensionsverpflichtungen	35,8	31,7	41,7	46,7	40,2	31,7	34,2	33,2	30,7	33,7
Ertragsteuerrückstellungen	47,3	77,0	83,7	51,0	69,7	74,2	70,3	71,8	62,1	68,8
Sonstige Rückstellungen	118,9	136,3	160,7	196,5	158,7	160,2	147,2	147,2	201,6	228,0
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>11.718,3</b>	<b>11.232,6</b>	<b>10.895,4</b>	<b>9.631,7</b>	<b>7.828,3</b>	<b>5.656,9</b>	<b>5.543,6</b>	<b>4.112,5</b>	<b>4.230,6</b>	<b>4.908,1</b>
Finanzschulden	1.521,4	1.209,6	627,6	810,7	556,5	608,3	575,4	366,5	543,6	318,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	430,8	444,4	298,8	294,6	297,3	286,5	185,9	146,7	143,1	134,5
Sonstige Verbindlichkeiten	371,7	353,1	282,2	330,4	347,0	275,6	249,7	145,7	129,4	123,7
Ertragsteuerrückstellungen	73,3	24,7	29,4	43,1	59,7	43,9	33,1	42,9	56,0	14,7
Sonstige Rückstellungen	183,1	199,2	189,5	383,0	194,7	201,1	216,0	217,1	232,9	223,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>2.580,3</b>	<b>2.231,0</b>	<b>1.427,5</b>	<b>2.192,2</b>	<b>1.802,2</b>	<b>1.415,4</b>	<b>1.260,1</b>	<b>918,9</b>	<b>1.105,0</b>	<b>814,8</b>
<b>Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten</b>	<b>0,0</b>	<b>12,1</b>	<b>8,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,3</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>18.890,9</b>	<b>17.607,6</b>	<b>16.240,0</b>	<b>15.582,6</b>	<b>14.253,7</b>	<b>11.440,3</b>	<b>10.832,4</b>	<b>8.872,8</b>	<b>8.847,3</b>	<b>9.008,9</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr (%)</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Langfristige Vermögenswerte	+5,7	+9,6	+8,5	+3,4	+14,6	+3,3	+27,0	-2,9	-1,9	0,0
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	+10,5	+4,2	+3,7	-18,6	+11,2	+7,1	+3,5	+8,7	+7,0	0,0
<b>Anteil an der Bilanzsumme (%)</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Langfristige Vermögenswerte	79,7	80,9	80,0	76,8	81,2	88,3	90,3	86,8	89,6	89,7
Eigenkapitalquote	22,9	22,2	23,1	25,7	35,2	34,9	34,4	40,6	37,4	34,4

## Glossar

### Adjustiertes EBIT

EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

### Brutto Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden

### Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital <sup>1)</sup>

### Dividendenrendite

Dividende je Aktie / Jahresschlusskurs der Aktie

### Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden / Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

### Earnings per Share (EPS)

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil / gewichtete Anzahl der Aktien

### EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

### EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

### EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

### EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

### EBITDA vor Sondereinflüssen

EBITDA bereinigt um Aufwendungen für Freiwilligenprogramme der Fraport AG und einiger Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt

### EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

### Eigenkapitalquote

Eigenkapital <sup>1)</sup> / Bilanzsumme

### Euribor

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

<sup>1)</sup> Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

**Fraport Assets**

Geschäfts- oder Firmenwert + sonstige immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2 + Investments in Flughafenbetreiberprojekte zu AHK/2 + Anlagen im Bau und Grundstücke zu AHK + sonstigen Sachanlagen zu AHK/2 + Buchwerte der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und sonstige Beteiligungen + Vorräte + Forderungen aus Lieferung und Leistung – kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen

**Free Cash Flow**

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und von Konzessionen) – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in at-Equity bewertete Unternehmen + Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen

**Gearing Ratio**

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital <sup>1)</sup>

**Gesamtbeschäftigte**

Beschäftigte der Fraport AG sowie der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

**Jahres-Performance der Fraport-Aktie**

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie - Vorjahresschlusskurs + Dividende je Aktie) / Vorjahresschlusskurs

**Krankenquote**

Krankentage/Solltage × 100 ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke)

**Kurs-Gewinn-Verhältnis**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/ Ergebnis je Aktie (unverwässert)

**Konzern-Liquidität**

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

**Liquidität in der Fraport AG**

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Finanzanlagen“ + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ und „Wertpapiere“

**Lost Time Injury Frequency (LTIF)**

Anzahl der Arbeitsunfälle/Geleistete Arbeitsstunden in Mio

**Marktkapitalisierung**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie × Anzahl der Aktien

**Netto-Finanzschulden**

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

<sup>1)</sup> Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

**Netto-Finanzschulden zu EBITDA**

Netto-Finanzschulden/EBITDA

**Operativer Aufwand**

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

**ROFRA**

Abkürzung für Return on Fraport-Assets = adjustiertes EBIT / Fraport-Assets

**Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12**

Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12

**Umsatzrendite**

EBT/Umsatzerlöse

**Verschuldungsgrad**

Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme

**Working Capital**

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

## Finanzkalender 2024

### Dienstag, 14. Mai 2024

Quartalsmitteilung Q1 2024, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

### Dienstag, 28. Mai 2024

Hauptversammlung 2024

### Dienstag, 6. August 2024

Halbjahresbericht Q2/6M 2024, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

### Dienstag, 5. November 2024

Quartalsmitteilung Q3/9M 2024, Online-Veröffentlichung, Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

## Verkehrskalender 2024/2025

(Online-Veröffentlichung)

### Freitag, 12. April 2024

März 2024/3M 2024

### Mittwoch, 15. Mai 2024

April 2024

### Donnerstag, 13. Juni 2024

Mai 2024

### Donnerstag, 11. Juli 2024

Juni 2024/6M 2024

### Dienstag, 13. August 2024

Juli 2024

### Donnerstag, 12. September 2024

August 2024

### Montag, 14. Oktober 2024

September 2024/9M 2024

### Mittwoch, 13. November 2024

Oktober 2024

### Donnerstag, 12. Dezember 2024

November 2024

### Donnerstag, 16. Januar 2025

Dezember 2024/GJ 2024

## Impressum

### Herausgeber

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland  
[www.fraport.com](http://www.fraport.com)

### Kontakt Investor Relations

Fraport AG  
Christoph Nanke  
Finanzen & Investor Relations  
Telefon: + 49 69 690-74840  
Telefax: + 49 69 690-74843  
E-Mail: [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de)  
[www.meet-ir.de](http://www.meet-ir.de)

### Fotografie/Layout

Stefan Rebscher, Fraport AG / Frank Blümler, Frankfurt  
Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

### Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin

11. März 2024/19. März 2024

### Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts wird vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Sie steht stellvertretend für Personen jeglichen Geschlechts.

### Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.



Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
Finanzen & Investor Relations  
60547 Frankfurt am Main

[www.fraport.com](http://www.fraport.com)