Geschäftsbericht 2024

Fraport

2024 auf einen Blick

1.301,8 Mio €

EBITDA

Positive Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten steigern das EBITDA.

501,9 Mio €

Konzern-Ergebnis

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

– 674,7 Mio €

Free Cash Flow

Aufgrund voranschreitender Ausbaumaßnahmen weiter negativ.

19.211

Beschäftigte zum 31.12.2024

Gestiegener Personalstand aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung.

159.496 t CO_2e

THG-Emissionen

Erstmalige Erfassung der gesamten THG-Emissionen (Scope 1 und 2) im Konzern.

61.561.247

Passagiere in FRA

Anzahl der Passagiere 3,7 % über Vorjahr.

Finanzielle Leistungsindikatoren

	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse (in Mio €)	4.427,0	4.000,5	+426,5	+10,7
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12 (in Mio €)	3.892,1	3.485,1	+407,0	+11,7
EBITDA (in Mio €)	1.301,8	1.204,0	+97,8	+8,1
Konzern-Ergebnis (in Mio €)	501,9	430,5	+71,4	+16,6
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	4,88	4,26	+0,6	+14,6
Dividende je Aktie (€)	0,00	0,00	0,0	–
Free Cash Flow (in Mio €)	–674,7	–656,4	–18,3	–2,8
Bilanzsumme (in Mio €)	20.252,8	18.890,9	+1.361,9	+7,2
Eigenkapitalquote (%)	23,8	22,9	+0,9	–
Konzern-Liquidität (in Mio €)	3.936,6	4.041,3	–104,7	–2,6
Netto-Finanzschulden (in Mio €)	8.388,5	7.712,6	+675,9	+8,8
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,4	6,4	0,0	–
EBITDA-Marge (%)	29,4	30,1	–0,7	–
ROFRA (%)	6,3	6,6	–0,3	–
Gearing Ratio (%)	173,7	178,6	–4,9	–

Weitere Kennzahlen

	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	19.211	18.057	+1.154	+6,4
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	19.001	17.840	+1.161	+6,5
Globalzufriedenheit der Passagiere (Konzern) (%)	77	74	+3,0 PP	–
Zufriedenheit der Beschäftigten (Konzern)	5,00	4,76 [1)]	+0,24	+5,0
THG-Emissionen (Konzern) (Summe Scope 1 und 2) in t	159.496	184.734	–25.238	–13,7

[1)] Wert aus 2022

Inhalt

Das Jahr 2024

An unsere Aktionäre

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

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

40 Grundlagen des Konzerns
58 Wirtschaftsbericht
79 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
159 Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG
162 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
162 Risiko- und Chancenbericht
177 Prognosebericht

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2024

184 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
185 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
186 Konzern-Bilanz
187 Konzern-Kapitalflussrechnung
188 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2024

192 Konzern-Anlagenspiegel
194 Segment-Berichterstattung
196 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
216 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
224 Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
248 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
250 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
251 Sonstige Angaben

Weitere Informationen

279 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
280 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
288 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
292 Zehn-Jahresübersicht
294 Glossar
297 Finanzkalender 2025
297 Verkehrskalender 2025 / 2026
297 Impressum

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

www.geschaeftsbericht.fraport.de

Weitere Erklärungen

Sie finden weiterführende Informationen im Internet.

Sie finden weiterführende Informationen in diesem Bericht.

Das Jahr 2024 ...

... war für den Fraport-Konzern besonders ereignisreich. Neben dem 100-jährigen Bestehen das Luftfahrtstandorts Frankfurt führte das anhaltende Verkehrswachstum zu einem Rekord-EBITDA. Das konzernweite Verkehrswachstum wurde trotz Widrigkeiten insbesondere durch die Entwicklung an den Standorten in Lima, Griechenland, Antalya, aber auch Frankfurt getragen.

Online-Bericht Fraport 2024
↗ www.geschaeftsbericht.fraport.de

1. QUARTAL

Photovoltaik-Ausbau am Flughafen Frankfurt geht weiter

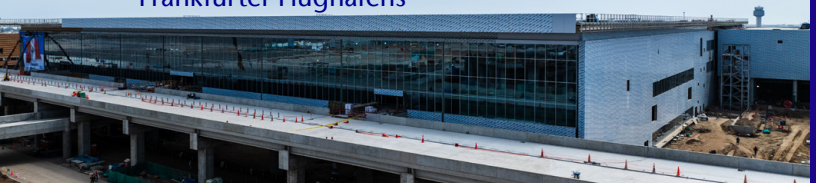
Fraport setzt den Bau der Photovoltaik-Anlage entlang der Startbahn West fort. Bei Fertigstellung werden sich die senkrecht installierten Solarzäune über eine Länge von 2.800 Metern an der Startbahn entlangziehen. In der Spitze werden 37.000 Solarmodule eine Leistung von 17.400 Kilowatt erbringen.

Masterplan CargoHub: Fraport plant umfassendes Investitionspaket in den Frachtstandort Frankfurt

Fraport richtet den Standort Frankfurt strategisch auf das prognostizierte Wachstum im Luftfrachtmarkt aus. Getrieben vom wachsenden Welthandel wird das Cargo-Geschäft weltweit und in Europa mittel- bis langfristig weiter zunehmen. Davon ausgehend, dass sich der Frankfurt CargoHub proportional mit den Bedarfen des Marktes entwickelt, erwartet Fraport für den Standort im Jahr 2040 ein Luftfrachtaufkommen von über drei Millionen geflogenen Tonnen.

3. QUARTAL

- Fraport unterzeichnet Verkauf der Anteile am Flughafen Delhi
- Höchster Sitzladefaktor seit Bestehen des Frankfurter Flughafens



Endspurt am Konzern-Flughafen in Lima

Der Ausbau des Konzern-Flughafen Jorge Chavez in Lima befindet sich auf der Zielgeraden. Nach der bereits fertiggestellten zweiten Start- und Landebahn sowie dem neuen Tower der Flugsicherung rückt die Inbetriebnahme des neuen Terminals im ersten Quartal 2025 näher. Der Probebetrieb und die letzten Ausbaumaßnahmen laufen auf Hochtouren mit bis zu 13.000 Beschäftigten auf der Baustelle pro Tag.

- **Streiks verschiedener Gewerkschaften dämpfen Verkehrsentwicklung in Frankfurt**
- **Internationale Konzern-Flughäfen mit deutlich positiver Passagierentwicklung**
- **Holiday Parking im neuen T3 Parkhaus eröffnet**

100 Jahre wie im Flug

Ein Jahrhundert ist vergangen, seit mit Gründung der Südwestdeutschen Luftverkehrs AG die Geschichte der heutigen Fraport AG begann und sich die Rhein-Main-Region zum Luftverkehrsstandort entwickelte. Fraport feiert das Jubiläum mit einer ganzjährigen Kampagne rund um den Heimatstandort Frankfurt Airport – ein Flughafen mit Geschichte(n).

CONNECTING THE WORLD WITH TOMORROW als einer der weltweit führenden Flughafenbetreiber

Mit Neuausrichtung der Konzern-Strategie Fraport.2030 wird auch ein neuer Claim eingeführt. „Connecting the world with tomorrow" ist fortan der Leitspruch von Fraport. Fraport.2030 beinhaltet die konsequente Ausrichtung auf eine nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Geschäftswachstum. Unverändert werden die Kundenerwartungen in den Mittelpunkt des unternehmerischen Handelns gestellt.

2. QUARTAL

- **Flughafen Ljubiljana nutzt KI und Computer Vision-Technologie für die Optimierung von Abfertigungsabläufen**
- **1. Präsenzhauptversammlung seit Covid-19 Pandemie**
- **283 Destinationen im Sommerflugplan in Frankfurt**

Überflutung des Konzern-Standorts Porto Alegre

Aufgrund von starken Regenfällen und Überflutungen wurde ab dem 03. Mai 2024 am Konzern-Standort in Porto Aegre der Flugbetrieb bis auf Weiteres eingestellt. Neben der Unterstützung der Beschäftigten wurden Maßnahmen in die Wege geleitet den Flugbetrieb schnellstmöglich wieder aufzunehmen. Seit Ende des Jahres 2024 ist der Flugbetrieb wieder vollständig hergestellt.

4. QUARTAL

- Veräußerung der Anteile am Flughafen Pulkovo in St. Petersburg
- Vertrag mit Arbeitsdirektorin Julia Kranenberg wird bis 2030 verlängert

Fraport gewinnt Betriebskonzession am Flughafen Kalamata

Die Fraport AG hat als Teil eines Betreiberkonsortiums die Betriebskonzession für den Flughafen Kalamata (KLX) in Griechenland gewonnen. Die Konzession umfasst den Betrieb des Terminals sowie weiterer land- und luftseitiger Infrastruktur einschließlich Retail- und Parkflächen. Die Laufzeit der Konzession beträgt 40 Jahre und beginnt voraussichtlich Ende 2025, vorbehaltlich noch ausstehender Genehmigungen. Die Unterzeichnung des Konzessionsvertrags ist für Mitte 2025 geplant.

An unsere Aktionäre

07 Brief des Vorstandsvorsitzenden

10 Der Fraport-Vorstand

12 Bericht des Aufsichtsrats

18 Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung

34 Aktie und Investor Relations

Connecting the world with tomorrow

Die neue Konzern-Strategie Fraport.2030 beinhaltet die konsequente Zukunftsausrichtung mit profitablem Geschäftswachstum. Fraport.2030 adressiert auch die Kundenerwartungen an einen weltweit führenden Flughafen-Betreiber. Unsere Kunden zu begeistern, verstehen wir als übergeordnete und gemeinsame Aufgabe.

Dieser Anspruch spiegelt sich in den ***drei zentralen strategischen Prioritäten*** wider: ***Wachstum & Nachhaltigkeit, Innovation & Effizienz*** sowie ***Top-Arbeitgeber.*** Auch die kulturelle Weiterentwicklung des Konzerns spielt bei der Erreichung der strategischen Ziele eine wichtige Rolle. Durch ein optimales ***Miteinander*** zielt Fraport darauf die strategischen Ziele zu erreichen.

Brief des Vorstandsvorsitzenden

herzlich Willkommen zu unserem Geschäftsbericht 2024.

Trotz Gegenwinds haben wir unsere Ziele dank der hohen Bereitschaft unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erreicht und erneut ein Rekordhoch unserer maßgeblichen Ergebnisgröße „EBITDA“ von 1.302 Millionen Euro erwirtschaftet. Dabei hat nicht nur unser Heimatstandort Frankfurt, sondern auch unser internationales Portfolio einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Trotz Gegenwind haben wir unsere Ziele erreicht.

Lassen Sie uns differenzierter auf das Jahr 2024 zurückblicken: Während wir in Frankfurt zu Jahresbeginn noch ein starkes Passagierwachstum von über 10 Prozent verzeichneten, schwächte sich die Erholungsdynamik über das Jahr hinweg deutlich ab. Im Durchschnitt des Jahres betrug das Wachstum 3,7 Prozent. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die hohen staatlich regulierten Standortkosten in Deutschland zurückzuführen– Stichwort: „Luftverkehrsteuer“. Zum anderen spielen auch Lieferverzögerungen von Flugzeugen sowie anhaltende geopolitische Krisen, wie der russische Angriffskrieg auf die Ukraine und der Nahostkonflikt, eine bedeutende Rolle.

Erfreulicherweise zeigten unsere internationalen Beteiligungsflughäfen ein weitgehend anderes Bild, mit sehr dynamischen Wachstumsraten. Besonders stark entwickelten sich die Beteiligungen in Griechenland, Lima und in Antalya. Dies führte auch dazu, dass unser internationales Flughafen-Portfolio insgesamt ein Passagierniveau aufwies, das über dem Rekordwert des Vorkrisenjahres 2019 lag. Ein toller Erfolg der Teams vor Ort, auf dem wir weiter aufbauen werden.

Mit Blick auf unsere großen Ausbauprojekte war 2024 ein erfolgreiches Jahr. Wir haben große Fortschritte verzeichnet und wichtige Meilensteine erreicht. So wurde am Standort Frankfurt bereits der zweite von drei Flugsteigen des neuen Terminal 3 behördlich abgenommen. Auch in Lima und Antalya wurden große Teile der Arbeiten an den Terminals abgeschlossen. Betroffen waren wir indes von den starken Überflutungen im Süden Brasiliens im Mai 2024, die menschliches Leid und die Schließung unseres Flughafens in Porto Alegre verursacht haben. Große Teile der Infrastruktur wurden massiv beschädigt. Dennoch konnte der Flughafen im Oktober wieder für Inlandsflüge und im Dezember für internationale Flüge geöffnet werden. Dass dieser Kraftakt in so kurzer Zeit möglich war, ist allen Helferinnen und Helfern, dem gesamten Flughafen-Team und den zuständigen Behörden vor Ort zu verdanken.

Unsere Bauprojekte machen große Fortschritte.

Auch in Sachen Nachhaltigkeit sind wir konsequent vorangegangen und haben mit dem Bau der 2,8 Kilometer langen Photovoltaik-Anlage entlang der Startbahn West in Frankfurt begonnen. Bis zum Jahresende 2024 konnten wir bereits 12.000 Module mit einer Leistung von 5,5 MW fertigstellen. Mit unserer neuen Strategie „Fraport.2030“, auf die wir im Lagebericht näher eingehen, behalten wir die Maßnahmen im Bereich der Nachhaltigkeit weiter fest im Blick.

Neben operativen und finanziellen Zielen enthält Fraport.2030 mit „Top-Arbeitgeber“ und „Wachstum & Nachhaltigkeit“ gleich zwei wesentliche Nachhaltigkeitsziele, allen voran den Klimaschutz als zentralen Bestandteil unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Unser bisheriges Ziel haben wir 2024 erweitert: Bis 2045 verpflichtet sich der Fraport-Konzern, an allen vollkonsolidierten Standorten innerhalb der Scopes 1 und 2 den Status Net Zero zu erreichen. Unter die Betrachtung fallen ab sofort nicht mehr nur CO_2, sondern alle klimarelevanten Treibhausgase. Diese neue Zielsetzung ist im Einklang mit der neuen europäischen Nachhaltigkeitsberichtsverordnung (CSRD).

Operativ haben wir kurz vor Jahresende die Verhandlungen mit unseren Airline-Kunden in Frankfurt über einen Mehrjahresvertrag zur Entwicklung der Flughafenentgelte abgeschlossen. Für die vertrauensvolle Zusammenarbeit möchte ich mich an dieser Stelle auch bei unseren Kunden bedanken. Mit dem neuen Vertrag werden die für uns relevanten Entgelte im Segment Aviation über die nächsten vier Jahre um insgesamt etwa 17 % oder im Schnitt um rund 4 % pro Jahr steigen. Dies bringt den Fluggesellschaften und uns Planungssicherheit für die kommenden Jahre.

An dieser Stelle möchte ich mit Ihnen gemeinsam auf das blicken, was uns in 2025 und darüber hinaus erwartet. Mit unserer zentralen Lage in Deutschland und Europa, unserer starken Stellung im Cargo-Geschäft, dem gut funktionierenden Hub-Produkt und dem Kapazitätsausbau durch Terminal 3 sind wir im Wettbewerb gut aufgestellt – wenngleich die regulatorischen Vorgaben in Deutschland herausfordernd sind. Frankfurt wird weiter Deutschlands Tor zur Welt und international eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze bleiben, daran werden wir alles setzen. Mit unserer internationalen Diversifikation sind wir über die Grenzen von Frankfurt als Konzern gut aufgestellt. Die weltweiten Beteiligungsflughäfen bieten uns, nach Abschluss der wesentlichen Bautätigkeiten, Wachstumspotenziale über Jahre. Mittlerweile resultiert bereits etwa die Hälfte unseres Netto-Ergebnisses aus den Aktivitäten außerhalb von Frankfurt.

Frankfurt bleibt bedeutendes Luftverkehrsdrehkreuz weltweit.

Im Jahr 2025 stehen äußerst wichtige Meilensteine an. Allen voran werden wir die wesentlichen Ausbauprojekte über die Ziellinie bringen. Dies gilt sowohl für das neue Midfield-Terminal in Lima als auch für die zusätzlichen Kapazitäten in Antalya. Anschließend steht die bauliche Fertigstellung unseres Großprojekts in Frankfurt an. Damit bleiben wir auf Kurs, das Terminal 3 nach Ostern 2026 in Betrieb zu nehmen.

Wir müssen Effizienz und Produktivität weiter steigern.

Auf der anderen Seite erwarten wir in Frankfurt, aufgrund anhaltender Lieferverzögerungen bei den Flugzeugherstellern, die insbesondere unseren Hauptkunden Lufthansa treffen, in diesem Jahr nur ein moderates Verkehrswachstum. Deshalb konzentrieren wir uns auch darauf, noch effizienter zu arbeiten, die Digitalisierung voranzutreiben und letztlich die Produktivität zu steigern und Kosten zu sparen. Nur so lässt sich langfristig finanzielles Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit gewährleisten.

Unsere Erwartungen für 2025 zeigen, dass wir auf einem guten Weg sind. Im Bereich des EBITDA erwarten wir ein moderates Wachstum im einstelligen Prozentbereich. Steigende Zinskosten, höhere Abschreibungen und vor allem der Wegfall des positiven Einmalertrags aus dem Verkauf der Beteiligung in St. Petersburg führen zu einer gemäßigteren Entwicklung des Konzern-Ergebnisses. In Abhängigkeit der operativen Entwicklung erwarten wir dieses auf dem Niveau von 2024 beziehungsweise darunter. Demgegenüber führt der Abschluss der großen Investitionsmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung unseres Free Cash Flow in 2025. Nach Jahren des negativen Cash Flow gehen wir hier in Richtung Break Even. Für die Folgejahre erwarten wir dann den „Turnaround“ hin zu einem klar positiven Free Cash Flow.

Aufgrund der weiterhin hohen Konzern-Verschuldung haben Aufsichtsrat und Vorstand entschieden, der Hauptversammlung 2025 erneut keine Dividende vorzuschlagen und den Bilanzgewinn stattdessen in die Gewinnrücklagen und damit die Stärkung unserer Eigenkapitalbasis einzustellen.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, ich freue mich, Sie nach der gelungenen Präsenzveranstaltung im vergangenen Jahr auch in diesem Jahr zu unserer Hauptversammlung am 27. Mai 2025 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, mit Ihnen gemeinsam, in eine erfolgreiche Zukunft zu blicken.

Ihr Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand

„Mit Fraport.2030 schaffen wir die Grundlage für erstklassigen Service, hohe Qualität sowie effiziente und digitale Prozesse heute und in der Zukunft.“

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

„Unsere strategische Priorität, ein Top-Arbeitgeber zu sein, behalten wir fest im Blick. Denn der Erfolg unseres Konzerns hängt maßgeblich von unseren Beschäftigten ab.“

Julia Kranenberg
Vorständin Ground Handling und Arbeitsdirektorin
Jahrgang 1971
Bestellung bis 31. Oktober 2030

„Wir entwickeln den Standort Frankfurt in der Passage und der Fracht gemeinsam mit unseren Kunden entlang der tatsächlichen Nachfrage weiter. Qualität und Nachhaltigkeit stehen dabei für uns im Fokus.“

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

„Für unsere Kunden bieten wir das optimale Umfeld um den ökologischen und ökonomischen Anforderungen gerecht zu werden und weiter zu wachsen.“

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

„Mit dem Auslaufen der Ausbauprogramme werden wir einen Meilenstein erreichen. Zukünftiges organisches Wachstum in Verbindung mit deutlich reduzierten Investitionen, werden die finanzielle Stabilität des Konzerns nachhaltig stärken.“

Prof. Dr Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen
Jahrgang 1961
Bestellung bis 31. August 2028

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2024 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 fünf Sitzungen, darunter einer Strategieklausur, zusammen, die alle in Präsenzform mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme einzelner Mitglieder stattfanden.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften waren Gegenstand regelmäßiger Erörterungen des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2024, mit Schwerpunkten auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt, den Bau- und Investitionstätigkeiten sowie der Digitalisierung und Fragen der Cybersicherheit.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden im Geschäftsjahr 2024 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 der neuen Flugsteige) und dessen verkehrliche Anbindung (insbesondere die Anbindung durch das Personentransportsystem) waren Gegenstand der Erörterungen in allen Sitzungen. Die im Jahr 2026 am Standort Frankfurt vorgesehene Inbetriebnahme der neuen Terminalanlagen verläuft weiter nach Plan.
- Der Liquiditätsbedarf der Gesellschaft und die Sicherung der für den derzeit noch andauernden Ausbau in Frankfurt, Lima und Antalya notwendigen Liquidität wurden wiederkehrend behandelt. Die Aufnahme weiterer Kreditmittel wurde genehmigt.
- Der Aufsichtsrat hat sich fortlaufend mit den Auswirkungen der Flutkatastrophe am Flughafen in Porto Alegre (Brasilien), die hierdurch entstandenen Schäden und die in diesem Zusammenhang erfolgten Maßnahmen bis hin zur Wiederaufnahme des dortigen Flugbetriebs befasst. Der Veräußerungsprozess bezüglich der indirekten Beteiligung am Flughafen Pulkovo, St. Petersburg, sowie an der Delhi International Airport Ltd. waren ebenfalls regelmäßig Gegenstand der Befassung durch den Aufsichtsrat.
- In einer Strategiesitzung wurden Fragen der Cybersicherheit und die Cyber-Security-Strategie des Unternehmens erörtert. Zudem wurde die Markt-, Verkehrs- und Wettbewerbsentwicklung sowie die Digitalisierungsstrategie beraten.
- Der Aufsichtsrat befasste sich mit dem Programm HRneo, dem personalwirtschaftlichen Transformationsprogramm zur Umsetzung der Personalstrategie und der Neuausrichtung des Personalbereichs auf die veränderten Marktbedingungen und Arbeitnehmerbedürfnisse.
- Der Aufsichtsrat beriet die der Hauptversammlung vorgeschlagene Satzungsänderung. Mit dieser wurde § 15 Abs. 2 Satz 4 der Satzung (maßgeblicher Zeitpunkt für den Nachweis des Anteilsbesitzes zur Teilnahme an der Hauptversammlung) an den geänderten Wortlaut des § 123 Abs. 4 Satz 2 AktG angepasst. Darüber hinaus wurde § 4 der Satzung durch den Aufsichtsrat aufgrund der Ermächtigung nach § 11 Abs. 3 der Satzung neu gefasst, da die dort enthaltene Ermächtigung des Vorstands, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um 3.500.000 € zu erhöhen, wegen Zeitablaufs keinen Regelungsgehalt mehr hatte.
- Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie dem Geschäftsbericht 2023 und fasste die notwendigen Beschlüsse zu deren Billigung und Feststellung.

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

- Der Aufsichtsrat verabschiedete die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 28. Mai 2024. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 zu bestellen. Er beschloss zudem, der Hauptversammlung die Billigung des von ihm zuvor beschlossenen Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder und des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 vorzuschlagen.
- Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung am 17. Juni 2024 der Abgabe eines verbindlichen Angebots für die Konzession des griechischen Flughafens Kalamata Airport „Captain Vassilis Constantakopoulos“ gemeinsam mit Konsortialpartnern zu, zu dem die Ausschreibungsbehörde den Zuschlag zugunsten der Fraport AG und ihren Konsortialpartnern erteilt hat.
- Im August 2024 hat der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Beteiligungs- und Investitionsausschusses schriftlichen Verfahren der Veräußerung der indirekten Beteiligung am Flughafen Pulkovo, St. Petersburg, sowie der Beteiligung an der Delhi International Airport Ltd. zugestimmt.

- In der Sitzung am 13. Dezember 2024 bestellte der Aufsichtsrat Frau Julia Kranenberg mit Wirkung zum 1. November 2025 für die Dauer von fünf weiteren Jahren zum Mitglied des Vorstands.
- Am 13. Dezember 2024 erörterte der Aufsichtsrat den Kapitalbedarf der Gesellschaft und stimmte dem für das Jahr 2025 vorgeschlagenen Finanzierungsrahmen sowie der weiteren Aufnahme von Fremdkapital innerhalb dieses Finanzierungsrahmens durch Kredite, Anleihen oder andere Fremdkapitalinstrumente zu.
- Am 13. Dezember 2024 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2025.

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 entnommen werden.

Soweit nachfolgend nicht gesondert vermerkt, fanden die Sitzungen der Ausschüsse in Präsenzform 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 2024 vor. Der Halbjahresbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2025 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und zum Konzern-Plan 2025 (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 2024. Die Qualität der Abschlussprüfung wurde überwacht und über deren Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Dem Plenum wurde vorgeschlagen, der Hauptversammlung die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 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 vier Sitzungen des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Geschäftsjahr 2024 waren die wirtschaftliche Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und die Ausbaumaßnahmen im Inland sowie die ausländischen Beteiligungen. Der Beteiligungs- und Investitionsausschuss hat sich im Geschäftsjahr 2024 dabei intensiv mit den Auswirkungen der Flutkatastrophe am Flughafen in Porto Alegre (Brasilien) und den ergriffenen Maßnahmen zur Bewältigung der hierdurch entstandenen Schäden sowie der schrittweisen Wiederaufnahme des Flugbetriebs befasst. Ein weiterer Schwerpunkt war die fortlaufende Befassung mit der Veräußerung der Beteiligungen am Betreiber des Flughafens Pulkovo, St. Petersburg, und an der Delhi International Airport Ltd. Der Beteiligungs- und Investitionsausschuss hat dem Aufsichtsrat im schriftlichen Verfahren empfohlen, der Veräußerung der Beteiligung am Betreiber des Flughafens Pulkovo, St. Petersburg, und an der Delhi International Airport Ltd. zuzustimmen.

Ein besonderer Fokus lag 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 Gesamtaufsichtsrats – intensiv behandelt wurde. Der Ausschuss befasste sich zudem mit dem Ausbau des Flughafens in Lima. Weitere Gegenstände der Erörterungen 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 2024 getätigten Investitionen sowie die Investitionsplanung für das Wirtschaftsjahr 2025.

Der **Personalausschuss** behandelte in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2024 regelmäßig die Personalsituation im Konzern. Am Standort Frankfurt standen das Entwicklungsprogramm im Personalwesen HRneo 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 dreimal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2024 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** traf sich im Geschäftsjahr 2024 nicht.

Der nach den Vorschriften des § 27 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) zu bildende **Vermittlungsausschuss** tagte im Geschäftsjahr 2024 ebenfalls nicht.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen

Die für die Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen diese eigenverantwortlich wahr. Die grundsätzliche Bereitschaft der Gesellschaft zur Unterstützung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für Aufsichtsratsmitglieder bestand fort.

Sitzungsteilnahme

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen im Geschäftsjahr 2024 wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehörten, teil:

Mitglied des Aufsichtsrats	Aufsichtsrat	Finanz- und Prüfungs-ausschuss	Beteiligungs- und Investitionsaus-schuss	Personal-ausschuss	Präsidialausschuss	Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungs-ausschuss)	Nominierungs-ausschuss
Michael Boddenberg (Vorsitz)	5 / 5 (100 %)				3 / 3 (100 %)		
Devrim Arslan	5 / 5 (100 %)	6 / 6 (100 %)					
Karina Becker-Lienemann	5 / 5 (100 %)		4 / 4 (100 %)	4 / 4 (100 %)			
Dr. Bastian Bergerhoff	4 / 5 (80 %)	3 / 6 (50 %)		2 / 4 (50 %)			
Ines Born	5 / 5 (100 %)						
Hakan Bölükmese	5 / 5 (100 %)			4 / 4 (100 %)	3 / 3 (100 %)		
Kathrin Dahnke	2 / 5 (40 %)		4 / 4 (100 %)				
Dr. Margarete Haase	5 / 5 (100 %)	6 / 6 (100 %)			1 / 3 (33,34 %)		
Harry Hohmeister	5 / 5 (100 %)						
Mike Josef	4 / 5 (80 %)				2 / 3 (66,67 %)		
Frank-Peter Kaufmann	5 / 5 (100 %)		3 / 4 (75 %)	3 / 4 (75 %)	2 / 3 (66,67 %)		
Sidar Kaya	5 / 5 (100 %)	6 / 6 (100 %)		4 / 4 (100 %)			
Lothar Klemm	5 / 5 (100 %)	6 / 6 (100 %)	4 / 4 (100 %)				
Karin Knappe	5 / 5 (100 %)		4 / 4 (100 %)	4 / 4 (100 %)			
Felix Kreutel	5 / 5 (100 %)		4 / 4 (100 %)				
Matthias Pöschko	5 / 5 (100 %)		4 / 4 (100 %)		3 / 3 (100 %)		
Mathias Venema (stellvertretender Vorsitz)	5 / 5 (100 %)	6 / 6 (100 %)			3 / 3 (100 %)		
Sonja Wärntges	4 / 5 (80 %)	6 / 6 (100 %)		4 / 4 (100 %)			
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	5 / 5 (100 %)		3 / 4 (75 %)	4 / 4 (100 %)			
Özgür Yalcinkaya	5 / 5 (100 %)	6 / 6 (100 %)			3 / 3 (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 13. Dezember 2024 vertieft diskutiert.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und vom Aufsichtsrat am 13. Dezember 2024 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 dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Interessenkonflikte von Aufsichtsräten und Vorständen sind im Geschäftsjahr 2024 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 2024 sowie den zusammengefassten Lagebericht und versah diese jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 28. Mai 2024 – 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 der Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 14. März 2025 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 171,8 Mio €. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, darunter vor allem die Erhöhung der Nettofinanzschulden des Fraport-Konzerns, beabsichtigt der Vorstand, wie bereits im Vorjahr, der Hauptversammlung 2025 keine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2024, sondern die Einstellung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2024 in die Gewinnrücklagen, vorzuschlagen. Mittelfristig zielt der Vorstand darauf ab, erneut eine Dividende auszuzahlen. Vor Beginn der Coronavirus-Pandemie sah die Dividendenpolitik eine Ausschüttung in Höhe von etwa 40 % bis 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG vor. Der Aufsichtsrat hat sich nach eingehender Befassung mit Blick auf die Interessen der Gesellschaft und der Aktionärinnen und Aktionäre dem Vorschlag des Vorstands angeschlossen, der Hauptversammlung 2025 keine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2024, sondern die Einstellung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2024 in die Gewinnrücklagen, vorzuschlagen.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 14. März 2025 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.

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurde ebenfalls zur Prüfung des vom Vorstand und vom Aufsichtsrat erstellten Vergütungsberichts der Fraport AG zum 31. Dezember 2024 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 Berichterstattung

Dem Aufsichtsrat obliegt auch die inhaltliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Zur Vorbereitung dieser Prüfung wurde der Abschlussprüfer Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft 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 Berichterstattung; der Aufsichtsrat prüfte sie auch selbst.

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 14. März 2025 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

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

Personalia

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 14. März 2025 beschlossen, Herrn Prof. Dr. Zieschang mit Wirkung zum 1. Februar 2026 für die Dauer von weiteren zwei Jahren und sieben Monaten, mithin bis zum 31. August 2028, zum Mitglied des Vorstands wieder zu bestellen. Hierfür sprachen aus Sicht des Aufsichtsrats das Ziel, die weiterhin hohen Investitionen in einen positiven Free Cash Flow zu führen, die Dividendenzahlungen wieder aufzunehmen sowie den Abbau der im Zuge der COVID-19-Pandemie stark angestiegenen Verschuldung voranzutreiben. Die langjährige Erfahrung von Herrn Prof. Zieschang ist aus Sicht des Aufsichtsrats dabei von großem Wert für die finanzielle Stabilität der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Für den Aufsichtsrat ist es in Anbetracht der aktuellen wirtschaftlichen Unsicherheiten und Herausforderungen mit Blick auf die Umsetzung der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 von entscheidender Bedeutung, Kontinuität und Stabilität bei dem für Controlling und Finanzen zuständigen Vorstand zu gewährleisten. Von der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren wird im Falle der (Wieder-) Bestellung von Herrn Prof. Dr. Zieschang daher ausnahmsweise abgewichen. An der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren hält der Aufsichtsrat im Übrigen fest.

Frankfurt am Main, 14. März 2025

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. Diese Erklärung ist Teil des zusammengefassten Lageberichts.

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 13. Dezember 2024

Vorstand und Aufsichtsrat gaben zuletzt am 13. Dezember 2024 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG ab:

„Die Fraport AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 14. Dezember 2023 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 dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des DCGK

Die Fraport AG erfüllt freiwillig auch die Anregungen des DCGK.

Angaben zu den Unternehmensführungspraktiken

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

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 der 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 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 entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und sorgt für ihre Umsetzung. Entscheidungen über grundsätzliche Fragen der Organisation, der Geschäftspolitik sowie der Investitions- und Finanzplanung der Gesellschaft sind nach der Geschäftsordnung für den Vorstand dem Gesamtvorstand zugewiesen.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf 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.

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

Lebensläufe der Vorstandsmitglieder mit Angaben über ihre Aufgabenbereiche, ihre langjährigen Erfahrungen innerhalb und außerhalb der Fraport-Gruppe sowie ihre akademischen Ausbildungen und Abschlüsse sind zudem auf der Internetseite des Unternehmens unter www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns/vorstand.html verfügbar. Sämtliche Mitglieder des Vorstands verfügen über umfangreiche Erfahrung und Expertise in den Bereichen Unternehmensstrategie und Unternehmenspolitik.

Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt 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. 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 derzeitige Bestellung von Herrn Dr. Prümm läuft noch bis zum 30. Juni 2029.

Frau Kranenberg wurde bei ihrer Erstbestellung im Jahr 2022 entsprechend der Empfehlung B.3 des DCGK zunächst für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands bestellt. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. Dezember 2024 beschlossen, Frau Kranenberg mit Wirkung zum 1. November 2025 für die Dauer von fünf weiteren Jahren zum Mitglied des Vorstands zu bestellen. Die Bestellung von Frau Kranenberg endet somit zum 31. Oktober 2030.

Die vorgenannten Wiederbestellungen erfolgten entsprechend § 84 Abs. 1 Satz 3 AktG nicht vor Ablauf eines Jahres der jeweiligen Amtszeiten.

Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder wurde vom Aufsichtsrat grundsätzlich auf 65 Jahre festgelegt. Im Falle von Herrn Dr. Schulte hatte 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.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 14. März 2025 beschlossen, Herrn Prof. Dr. Zieschang mit Wirkung zum 1. Februar 2026 für die Dauer von weiteren zwei Jahren und sieben Monaten, mithin bis zum 31. August 2028, zum Mitglied des Vorstands wieder zu bestellen. Hierfür sprachen aus Sicht des Aufsichtsrats das Ziel, die weiterhin hohen Investitionen in einen positiven Free Cash Flow zu führen, die Dividendenzahlungen wieder aufzunehmen sowie den Abbau der im Zuge der COVID-19-Pandemie stark angestiegenen Verschuldung voranzutreiben. Die langjährige Erfahrung von Herrn Prof. Zieschang ist aus Sicht des Aufsichtsrats dabei von großem Wert für die finanzielle Stabilität der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Für den Aufsichtsrat ist es in Anbetracht der aktuellen wirtschaftlichen Unsicherheiten und Herausforderungen mit Blick auf die Umsetzung der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 von entscheidender Bedeutung, Kontinuität und Stabilität bei dem für Controlling und Finanzen zuständigen Vorstand zu gewährleisten. Von der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren wird im Falle der (Wieder-) Bestellung von Herrn Prof. Dr. Zieschang daher ausnahmsweise abgewichen. An der grundsätzlich festgelegten Altersgrenze von 65 Jahren hält der Aufsichtsrat im Übrigen fest.

Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2024, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG und das geltende Vergütungssystem des Vorstands sind unter 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 Ressortzuständigkeiten finden sich im Tz. 55 des Konzern-Anhangs als Teil des Geschäftsberichts 2024.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Anteilseignervertreterinnen und -vertretern sowie Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreterinnen und -vertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist danach 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 Anteilseignervertreterinnen und -vertreter 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 wird vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen insbesondere der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance informiert. Im Falle von etwaigen Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und vereinbarten Zielen werden diese dem Aufsichtsrat vom Vorstand unter Angabe der Gründe erläutert. Der Aufsichtsrat kann jederzeit zusätzliche Informationen vom Vorstand verlangen.

Abgesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen und den in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegten Fällen bedarf der Vorstand nach der Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats unter anderem für Geschäfte und Maßnahmen, die die Unternehmensstruktur oder die Unternehmensstrategie wesentlich ändern oder die zu einer wesentlichen Änderung der Unternehmensentwicklung führen.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Im Jahr 2024 trat der Aufsichtsrat zu fünf Sitzungen zusammen, wovon eine Sitzung eine Strategieklausur war. Die Sitzungen des Aufsichtsrats fanden 2024 alle in Präsenzform statt, wobei für einzelne Mitglieder die Möglichkeit der virtuellen Teilnahme bestand. 2024 hat der Aufsichtsrat auch ohne den Vorstand getagt.

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 und im Wege einer Selbstbeurteilung. Im Jahr 2024 fand die Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats anhand einer strukturierten Abfrage mit Hilfe eines Fragebogens statt, deren Ergebnisse in der Sitzung des Aufsichtsrats am 13. Dezember 2024 eingehend diskutiert wurden.

Im Bericht des Aufsichtsrats erläutert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2024 ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Fraport-Geschäftsberichts 2024 zu finden. Der Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2024, 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 veröffentlicht.

Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmerinnnen und 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 Bölükmese (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)

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 2024. Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Internetseite des Unternehmens unter 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 Regelanzahl	Sitzungen 2024	Mitglieder Regelanzahl	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen > Befassung insbesondere mit > der Prüfung der Rechnungslegung, > der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, > der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance > Stellungnahme > 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 > zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten > Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist zuständig für das Auswahlverfahren des Abschlussprüfers > Er überwacht die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Qualität der Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang stimmt er abschließend allen zulässigen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vorab zu	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	> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Investitionswesens und Vorbereitung von Beschlüssen bzw. Entscheidungen über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen > 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 > Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € > Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung	4	4	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	> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens > Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung	4	4	8	Hakan Bölükmese (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (stellvertretender Vorsitz) Karina Becker-Lienemann Dr. Bastian Bergerhoff Sidar Kaya Karin Knappe Sonja Wärntges Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidialausschuss	> Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern	Nach Bedarf	3	8	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Vorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Hakan Bölükmese Dr. Margarete Haase Mike Josef Frank-Peter Kaufmann Matthias Pöschko Özgür Yalcinkaya
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	> Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufsichtsrats nicht zustande kommt	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Mathias Venema (kraft Amtes) Hakan Bölükmese Lothar Klemm
Nominierungsausschuss	> Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung	Nach Bedarf	0	3	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Dr. Margarete Haase Mike Josef

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 Handelsregistereintragung 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 fand im Jahr 2024 als Präsenzveranstaltung statt. Darin wurde unter anderem eine Satzungsänderung beschlossen, mit der § 15 Abs. 2 Satz 4 der Satzung an den geänderten Wortlaut des § 123 Abs. 4 Satz 2 AktG angepasst wurde. Die Hauptversammlung 2024 hat darüber hinaus das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gebilligt.

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

Nach dem Aktiengesetz muss bei der Fraport AG als börsennotierter 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 2024 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" an die erste Führungsebene nach dem Vorstand) beschlossen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 lag der tatsächlich erreichte Frauenanteil bei der Fraport AG in der ersten Führungsebene bei 26,3 % und in der zweiten Führungsebene bei 31,9 %. Im Konzern lag der zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 erreichte Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 28,6 % und in der zweiten Führungsebene bei 33,3 %.

Der Vorstand hat 2024 bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen darüber hinaus auf Vielfalt (Diversity) geachtet und dabei insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen angestrebt. Hierzu wurden bereits in der Vergangenheit verschiedene Programme verabschiedet, die die Förderung von Frauen in Führungspositionen und die Vielfalt für Fraport festschreiben.

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 hatte im Zusammenhang mit der letzten Aufsichtsratswahl im Jahr 2023 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseignervertreter und der Seite der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat getrennt zu erfüllen sind. Diese Anforderungen wurden mit der Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Fraport AG im Jahr 2024 erfüllt.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats, Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand sowie Nachfolgeplanung für den Vorstand, Expertise und Qualifikationsmatrix der Mitglieder des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat für seine Mitglieder folgendes Anforderungsprofil aufgestellt:

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 Aufsichtsratstätigkeit 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 Regelaltersgrenze 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.

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 hatte 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 hatte der Aufsichtsrat 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 derzeit 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 Wärntges 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 Wärntges absolvierte ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der TU Braunschweig und der Universität Hannover, das sie als Diplom-Ökonomin abschloss. Frau Wärntges 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 Wärntges 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 nach Einschätzung der Anteilseignerseite im Aufsichtsrat dadurch erfüllt, dass dem Aufsichtsrat im Berichtsjahr mit Frau Dr. Margarete Haase, Frau Kathrin Dahnke, Frau Prof. Dr. Ing. Katja Windt sowie Frau Sonja Wärntges, vier von der Gesellschaft, ihrem Vorstand sowie von den kontrollierenden Aktionären (Land Hessen und Stadt Frankfurt) unabhängige Anteilseignervertreterinnen 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 zwölf Jahren angehört.

Frau Dr. Haase ist nach Einschätzung der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats trotz der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der Fraport AG von mehr als zwölf Jahren (Mitglied seit 01. 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 keine 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 zu der Gesellschaft und dem Vorstand verfügt. Aufgrund ihrer Souveränität führt sie offen Diskussionen mit dem Vorstand und hinterfragt Vorlagen kritisch. Dr. Haase ist ferner auch Mitglied des Aufsichtsrats der ING Bank, der Marquard & Bahls AG und Vorsitzende des Aufsichtsrates der ams OSRAM AG, was ihre Unabhängigkeit von der Fraport AG und ihrem Vorstand unterstreicht.

Auch Frau Prof. Dr.-Ing. Windt gehört dem Aufsichtsrat mehr als zwölf Jahre an (seit 11. Mai 2012). Frau Prof. Dr.-Ing. Windt ist Mitglied der Geschäftsführung sowie Chief Digital Officer („CDO“) der SMS group GmbH, Mönchengladbach, einer Gesellschaft, die keine geschäftlichen Beziehungen zur Fraport AG hat. Sie verfügt darüber hinaus über eine langjährige wissenschaftliche Karriere und ist Mitglied der Leopoldina, der Nationalen Akademie der Wissenschaften. Aufgrund ihrer unabhängigen akademischen und beruflichen Tätigkeit, ihrer Unabhängigkeit von geschäftlichen Interessen der Fraport AG, ihrer langjährigen Erfahrung und ihrer Persönlichkeit ist Frau Prof. Dr.-Ing. Windt trotz ihrer längeren Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat nach Einschätzung der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats als unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex anzusehen.

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 Expertise auf dem Gebiet der Unternehmenspolitik 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. Die darin dargestellten Qualifikationen beruhen auf einer Selbsteinschätzung der jeweiligen Aufsichtsratsmitglieder, die vor der Abgabe der Erklärung zur Unternehmensführung jährlich wiederholt wird.

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 iSd 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	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 Bölükmese**	
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	Vorstandsvorsitzender Kreisverband Flughafen Frankfurt der komba Gewerkschaft	Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG und Vorsitzende des Konzernbetriebsrates der Gebr. Heinemann SE & Co. KG	Gewerkschaftssekretärin (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	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					

	Harry Hohmeister	**Mike Josef**	**Frank-Peter Kaufmann**	**Lothar Klemm**	**Sonja Wärntges**	**Prof. Dr.-Ing. Katja Windt**
	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
	Selbständiger Unternehmensberater; ehemaliges 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	X
	X				X	X

	Sidar Kaya	**Karin Knappe**	**Felix Kreutel**	**Matthias Pöschko**	**Mathias Venema**	**Özgür Yalcinkaya**
	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
	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG	Feuerwehrmann Fraport AG	Gewerkschaftssekretär (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und 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			

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, Kunden, Lieferanten und sonstige Dritte stehen weltweit mehrere Wege zur Verfügung, um potenzielle Compliance-Verstöße sicher und vertrauenswürdig melden zu können. Darunter fallen auch Hinweise auf Verstöße gegen das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, wie Menschenrechtsverstöße sowie Umweltdelikte. Fraport hat hierfür ein elektronisches Hinweisgebersystem eingerichtet und eine externe Ombudsperson benannt. Beschäftigte können sich darüber hinaus an interne Vertrauenspersonen wenden. Die eingegangenen Hinweise werden sorgfältig und gewissenhaft bewertet und untersucht. Compliance-Verstöße werden systematisch geahndet und festgestellte Missstände werden beseitigt. Hinweisgebende werden durch höchste Vertraulichkeit und, sofern möglich, durch Sicherstellung ihrer Anonymität geschützt. 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 integre 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 in 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 Weiterentwicklungsmöglichkeiten 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.

Anfang 2024 verkündete der Vorstand die neue Konzernstrategie Fraport.2030. Ziel dieser neuen Konzernstrategie ist es, die Kundinnen und Kunden zu begeistern und aus finanzwirtschaftlicher Perspektive die gesetzten Ziele beim EBITDA und Free Cash Flow im Jahr 2030 zu erreichen. Dieser Anspruch spiegelt sich in den drei zentralen strategischen Prioritäten wider: Wachstum & Nachhaltigkeit, Effizienz & Innovation sowie Top-Arbeitgeber.

Die Unternehmensstrategie enthält neben den genannten finanziellen Zielen somit auch ökologische und soziale Prioritäten und bildet hierdurch das Grundverständnis von Fraport für eine ausgewogene Unternehmensführung ab. Mit „Wachstum & Nachhaltigkeit“, „Effizienz & Innovation“ und „Top-Arbeitgeber“ ist das Thema Nachhaltigkeit eine der strategischen Prioritäten des Fraport-Konzerns. Der Fraport-Konzern sieht sich in diesem Rahmen zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt verpflichtet. Das Thema Nachhaltigkeit hatte bei Fraport bereits in den vergangenen Jahren eine besondere Bedeutung. Erklärtes Ziel der Fraport AG und des Fraport-Konzerns ist es, bis 2045 Neutralität im Hinblick auf alle Treibhausgase (Net Zero) in Scope 1 (direkte Emissionen) und 2 (indirekte Emissionen) zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern ambitionierte Meilensteine für Reduzierungen von Treibhausgasen auf dem Weg zur angestrebten Treibhausgasneutralität 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_2-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_2-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. Basierend auf den Erkenntnissen des Dekarbonisierungsboards hat der Vorstand im Jahr 2024 beschlossen, nicht nur CO_2-Emissionen, sondern sämtliche Treibhausgase in die Reduktionsziele einzubeziehen und dabei auf Treibhausgasneutralität (Net Zero) als neues, übergreifendes Konzernziel abzustellen. Danach verpflichtet sich der Fraport-Konzern, bis zum Jahr 2045 an seinem Heimatstandort Frankfurt sowie an allen weiteren vollkonsolidierten Standorten weltweit das Ziel Net Zero in Scope 1 und 2 zu erreichen. Damit folgt Fraport der Net-Zero Initiative des ACI Europe (Airports Council International Europe) und einer Vielzahl weiterer internationaler Flughäfen.

Neben der Verfolgung der finanzwirtschaftlichen Ziele ist die Berücksichtigung der durch den Vorstand definierten nichtfinanziellen Kriterien Teil der Vorstandsbefassungen. Mittels nichtfinanzieller Kennzahlen wie der Treibhausgas-Emissionen, die zum 30. Juni und zum 31. Dezember eines Kalenderjahres erhoben werden, und der Zufriedenheit der Beschäftigten, die im Ein-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. Auch die Höhe der Vergütung der Mitglieder des Vorstands ist an die Erreichung wesentlicher Konzernziele – insbesondere das nachhaltige Wachstum in Frankfurt am Main und international sowie die Steigerung der Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit – gekoppelt. Die im Jahr 2024 erfolgten und ab dem 1.Januar 2025 geltenden Änderungen des Vorstandsvergütungssystems zielen insbesondere darauf ab, die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie des Fraport Konzerns noch stärker zu incentivieren.

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.de öffentlich zugänglich.

Weitere Angaben

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 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 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 2024 ist dies für das Geschäftsjahr 2024 die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main (nachfolgend: Deloitte). Vor der Unterbreitung des Wahlvorschlags haben der Aufsichtsrat und sein Finanz- und Prüfungsausschuss 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 14. März 2025 unter www.fraport.de/corporategovernance offengelegt.

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2024

Das Börsenjahr 2024 zeigte insgesamt eine positive Entwicklung, ergab bei genauer Betrachtung jedoch ein uneinheitliches Bild mit starker Wachstumsdynamik in den USA, einer weiterhin schwachen chinesischen Wirtschaftsleistung und einer über das Jahr abnehmenden konjunkturellen Dynamik in Europa. Der Blick wurde erneut auf globale Inflationsentwicklungen, einhergehend mit Leitzinsentscheidungen sowie anhaltende geopolitische Krisen gerichtet, darunter den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und den Krieg zwischen Israel und den islamistischen Milizen Hamas und Hisbollah. Auch der Sturz des Assad-Regimes in Syrien sowie die Ungewissheit über die politische Zukunft in Frankreich und Deutschland führte zu Unsicherheiten an den Aktienmärkten.

In diesem Spannungsfeld legte der deutsche Leitindex DAX um 18,9 % zu und setzte damit seinen Wachstumstrend des Vorjahres fort. Erstmals in seiner Geschichte überschritt der DAX die 20.000-Punkte-Marke und erzielte im Dezember 2024 ein Rekordhoch von 20.522 Punkten. Schließlich schloss das Jahr mit 19.909 Punkten leicht darunter. Der Index der mittelgroßen Werte MDAX hingegen gab mit -5,7 % auf Jahressicht nach und beendete das Jahr 2024 mit 25.589 Punkten.

Die Fraport-Aktie setzte im Jahr 2024 ihren Erholungskurs im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau fort. Sie erreichte einen Zuwachs von 6,8 % und damit einen Jahresschlusskurs von 58,50 €. Dabei startete die Fraport-Aktie zu Jahresbeginn analog zu den streik- und wetterbedingten Verkehrseinschränkungen in Frankfurt schwach. Besonders beeinträchtigt waren die Monate Februar und März, was auch dazu führte, dass die Aktie auf Quartalssicht mit einem Minus von 10,8 % gegenüber dem Jahresbeginn schloss. Während im Mai Leitzinserwartungen und ein Aufschwung der operativen Performance in Frankfurt den Aktienkurs beflügelten, wurden diese Erwartungen im Juni, auch durch eine sich abschwächende Dynamik der Verkehrserholung, enttäuscht. In Summe verbuchte das zweite Quartal einen Rückgang des Aktienkurses um 6,2 %. Nachdem sich die Aktie über den verbleibenden Sommer weiterhin schwach entwickelte, wies der September getrieben durch die Entwicklung der globalen Aktienmärkte, unter anderem aufgrund von Leitzinserwartungen, ein Wachstum von 9,5 % auf. Somit schloss das dritte Quartal mit einem leichten Plus von 2,4 % gegenüber dem Schlusskurs des zweiten Quartals. Die Bekanntgabe der Unterzeichnung eines mehrjährigen Entgeltrahmenvertrags für den Flughafen Frankfurt führte zu einer starken Aktienperformance zum Jahresende hin. So erreichte die Fraport-Aktie ihren Jahreshöchstkurs von 58,90 € am 27. Dezember 2024 und schloss das Börsenjahr letztlich mit einem Kurs von 58,50 €. Damit erreichte das vierte Quartal ein starkes Plus von 16,9 %.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag inklusive strategischer Aktionäre, die nicht dem Free Float zugerechnet werden, zum Jahresschluss bei rund 5,4 Mrd € (im Vorjahr: 5,1 Mrd €). Die Aktie belegte, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 17. Rang der 50 MDAX-Titel. Nach Abzug der strategischen Aktionäre Land Hessen, Stadt Frankfurt, der Deutschen Lufthansa sowie der Aktien im Eigenbesitz belief sich die indexrelevante Marktkapitalisierung auf knapp 2,1 Mrd € (im Vorjahr: 2,0 Mrd €). Mit durchschnittlich 148.432 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie im Jahr 2024 auf dem Vorjahresniveau von 149.982.

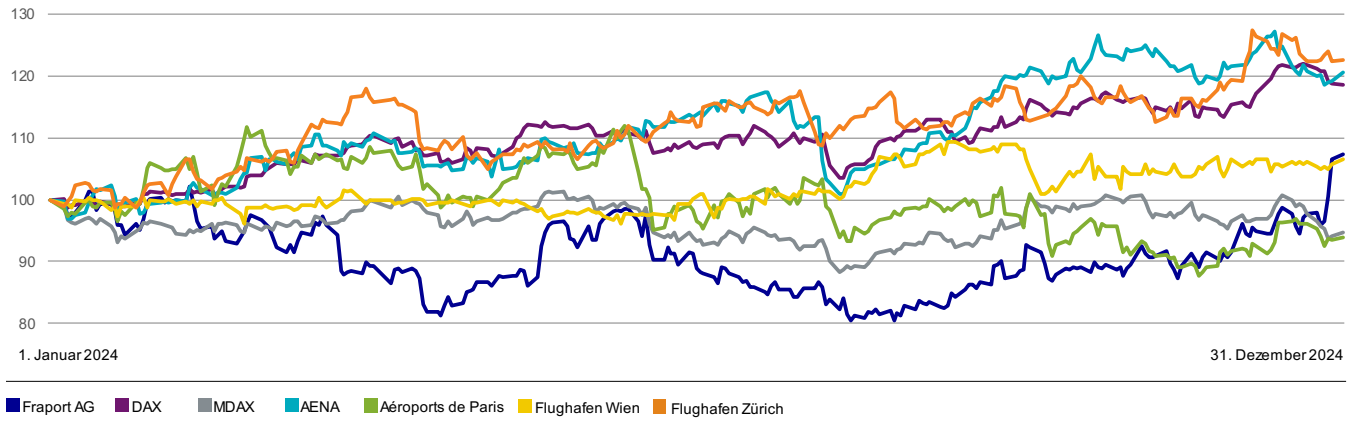
Fraport-Aktie

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Eröffnungskurs in €	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17
Schlusskurs in €	58,50	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86
Veränderung absolut in €	+3,74	+16,71	–21,13	+9,82	–26,42	+13,32	–29,40	+35,69
Veränderung in %	+6,8	+43,9	–35,7	+19,9	–34,9	+21,3	–32,0	+63,5
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	58,90	56,80	67,62	68,30	75,50	78,68	96,94	91,86
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	44,02	38,05	36,20	43,12	30,01	61,44	61,56	55,26
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	49,77	49,10	48,08	55,58	44,52	73,20	79,18	74,12
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	148.432	149.680	202.994	256.728	398.143	128.953	160.367	173.015
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	5.409	5.064	3.518	5.472	4.564	7.007	5.776	8.494

Die Aktien der weiteren börsengelisteten europäischen Flughäfen wiesen im Jahr 2024 folgende Entwicklungen auf: AENA +20,1 %, Aéroports de Paris -5,7 %, Flughafen Wien +5,8 % und Flughafen Zürich +23,9 %.

Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und zu den europäischen Wettbewerbern in 2024

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

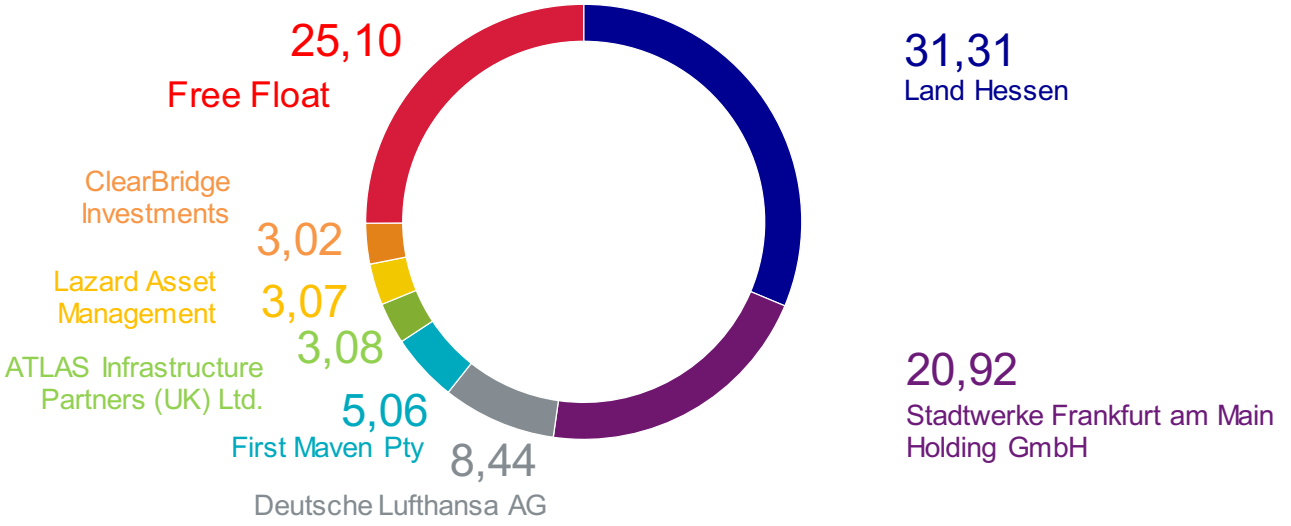
Im vergangenen Geschäftsjahr wurden Fraport folgende Änderungen an der Aktionärsstruktur berichtet:

Stimmrechtsmitteilungen gemäß §§ 33 und 34 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
First Maven Pty Ltd.	26. März 2024	Ausweitung der Stimmrechte	5,06 %
Lazard Asset Management LLC	05. November 2024	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,07 %
ClearBridge Investments Limited	20. Dezember 2024	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,02 %

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2024[1)]

in %



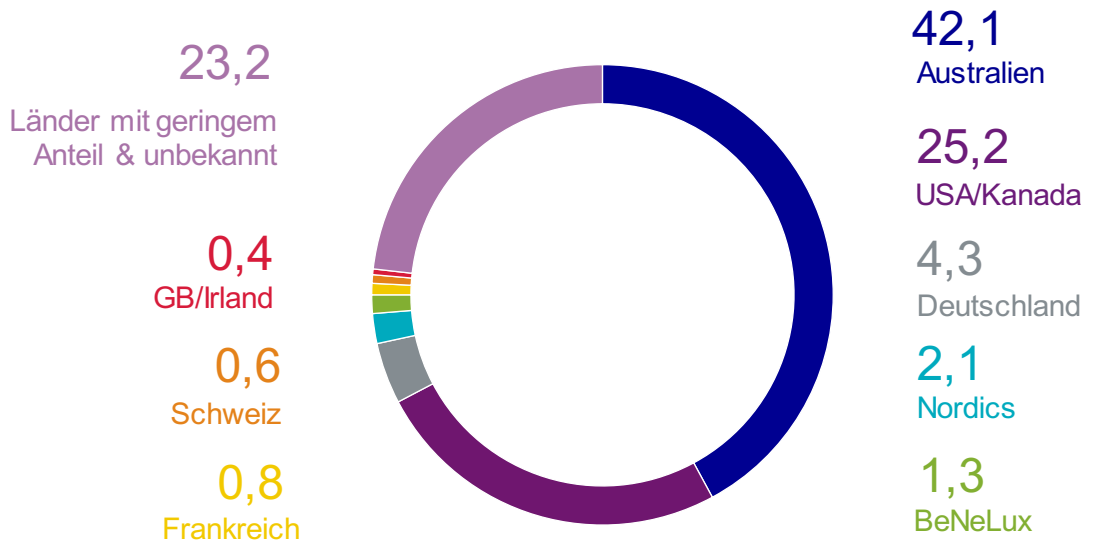
[1)] Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2024 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

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 ca. 7,8 Mio Stückaktien und war damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Weitere Anteilseigner, die zum Stichtag 31.12.2024 die gesetzliche Meldeschwelle von 3 % der ausstehenden Fraport-Aktien überschritten haben, waren First Maven Pty (5,06 %), ATLAS Infrastructure Partners (UK) Ltd., Lazard Asset Management LLC und ClearBridge Investments Limited, deren jeweilige Portfolios in Australien verwaltet werden.

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

Streubesitz-Verteilung[1)]

in %



[1)] Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2024 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 2025

Dividende für das Geschäftsjahr 2024 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, darunter vor allem die Erhöhung der Nettofinanzschulden des Fraport-Konzerns, beabsichtigen der Vorstand und der Aufsichtsrat, wie bereits in Vorjahren, der Hauptversammlung 2025 keine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2024, sondern die Einstellung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2024 in die Gewinnrücklagen vorzuschlagen.

Mittelfristig zielt der Vorstand darauf ab, erneut eine Dividende auszuzahlen. Vor Beginn der Coronavirus-Pandemie sah die Dividendenpolitik eine Ausschüttung in Höhe von etwa 40 % bis 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG vor. Zudem verfolgte der Vorstand den zweiten Grundsatz einer im Vorjahresvergleich mindestens stabilen 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, telefonischen sowie 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, dem Finanzvorstand und dem Vorstand Infrastruktur des Unternehmens statt.

Zentrale Themen der Gespräche waren im Jahr 2024 die Passagierentwicklungen und -prognosen an den Konzern-Flughäfen und der Baufortschritt der wesentlichen Investitionen in Frankfurt, Lima und Antalya. In diesem Zusammenhang waren auch die mittelfristige Entwicklung des Free Cash Flow sowie die künftige Verwendung des erwirtschafteten Kapitals revolvierende Schwerpunkte. 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 zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die Hauptversammlung

im Mai 2024 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.com rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Kapitalmarktrelevante Daten

		2024	2023
Grundkapital Fraport AG[1]	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[2]	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 %	+6,8	43,9
Beta relativ zum MDAX		0,96	1,10
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	4,88	4,26
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	4,88	4,26
Kurs-Gewinn-Verhältnis		12,0	12,9
Dividende je Aktie[3]	in €	0,00	0,00
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	0,00	0,00
Dividendenrendite zum 31. Dezember[3]	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

[1] Inklusive der eigenen Aktien.
[2] Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.
[3] Bezogen auf die vorgeschlagene Dividende (2024).

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

40 Grundlagen des Konzerns

58 Wirtschaftsbericht

79 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

159 Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG

162 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

162 Risiko- und Chancenbericht

177 Prognosebericht

WACHSTUM & NACHHALTIGKEIT

Im Jahr 2030 werden wir das Unternehmen mit dem weltweit besten Know-how im Betrieb klimafreundlicher Flughäfen sein. Unsere finanzielle Situation wird erfolgreich, widerstandsfähig und stabil sein und wir werden profitabel wachsen. Zudem werden wir unser internationales Geschäft erfolgreich ausgebaut haben. Nachhaltigkeit wird ein zentraler Bestandteil unseres Handelns sein und wir werden ein geschätzter Partner der jeweiligen Regionen.

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, für den die Muttergesellschaft des Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), über eine zeitlich unbefristete Betriebsgenehmigung verfügt.

Außerhalb des Standorts Frankfurt ist der Konzern vor allem auf Basis von Konzessionsvereinbarungen an internationalen Verkehrsflughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Zu den wesentlichen Standorten zählen unter anderem 14 Flughäfen in Griechenland, der Flughafen Lima in Peru, 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. Die Konzessionsmodelle unterscheiden sich zudem nach Laufzeit und Ausgestaltung der zu entrichtenden Konzessionsgebühren. Zum Aufgabenspektrum des Fraport-Konzerns zählen auch Planungs- und Beratungsleistungen sowie IT-Services und das Facility Management. Fraport legt großen Wert darauf, 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 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 und Aufwendungen in gleicher Höhe aus „Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit IFRIC 12“ in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Im Rahmen der Berichterstattung unterscheidet Fraport zwischen folgenden vier Segmenten:

- **Aviation** – ganzheitliches Management der Terminalanlagen sowie der Flughafenprozesse am Flughafen Frankfurt.
- **Retail & Real Estate** – Entwicklung und Vermietung von Flughafenflächen beziehungsweise flughafennahen Flächen maßgeblich 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 Aspekte im Blick behält (siehe auch Kapitel „Strategie“). Neben dem breit aufgestellten Portfolio an Flughafen-Beteiligungen, das sich sowohl auf die Geschäftsreisenachfrage als auch auf 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.

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, Naturkatastrophen 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 damit 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 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

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 „HR People & Culture“ zusammensetzt. Mit Wirkung zum 1.März 2024 wurde der Zentralbereich „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ in „Procurement, Claim and Mobility“ umbenannt.

Im Dezember 2024 beschloss der Aufsichtsrat der Fraport AG Julia Kranenberg erneut zur Arbeitsdirektorin zu bestellen. Damit wird ihr Vertrag als Mitglied des Vorstands bis zum 31. Oktober 2030 verlängert.

Darüber hinaus haben sich im Geschäftsjahr 2024 keine wesentlichen Ereignisse, die rechtliche und organisatorische Konzern-Struktur betreffend 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 2024 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 53 Gesellschaften im engeren Sinn und 75 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 56 beziehungsweise 78 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 (Vorständin Ground Handling und Arbeitsdirektorin), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur) und Prof. Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

Zur Steuerung des Konzerns hat der Vorstand die Geschäftstätigkeit in vier Segmente unterteilt: „Aviation“, „Retail & Real Estate“ und „Ground Handling“, die im Wesentlichen am Standort Frankfurt aktiv sind, sowie „International Activities & Services“, das vor allem die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt beinhaltet. Die Segmente umfassen die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche der Fraport AG und beinhalten 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 2024 stellte sich die Organisationsstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

Fraport-Konzernstruktur

	Dr. Stefan Schulte	Anke Giesen	Julia Kranenberg	Dr. Pierre Dominique Prümm	Prof. Dr. Matthias Zieschang
Segmente	International Activities & Services	Retail & Real Estate	Ground Handling	Aviation	
Strategische Geschäfts- und Servicebereiche	• Akquisitionen und Beteiligungen • Projekt Ausbau Süd	• Handels- und Vermietungs-management • Informations- und Kommunikationsdienst-leistungen	• Bodenverkehrsdienste	• Aviation • Zentrales Infrastruktur-management	• Integriertes Facility Management
Zentralbereiche	• Unternehmens-entwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit • Unternehmens-kommunikation	• Interne Revision • Rechtsangelegenheiten und Compliance	• HR Operations • HR People and Culture		• Finanzen und Investor Relations • Investitions- und Projektcontrolling • Kosten- und Ergebniscontrolling • Rechnungswesen • Procurement, Claim and Mobility
Wesentliche Konzern-Gesellschaften	• Fraport Slovenija • Fortaleza & Porto Alegre • Lima • Fraport Greece • Twin Star • Antalya	• Media Frankfurt • Fraport Immobilienservices	• Fraport Ground Services • FraCareServices	• FraSec Flughafen-sicherheit • FraSec Services	• Fraport Facility Services

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

Wesentliche Standorte

Wesentliche Flughäfen des Fraport-Konzerns

Standort	Flughafen	Gesellschaft	Anteil in %	Laufzeit		Eigentum
Deutschland	Frankfurt	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide	100	1924	Unbefristet	–
Slowenien	Ljubljana	Fraport Slovenija, d.o.o.	100	2014	Unbefristet	–
						Konzessionsgebühr
Brasilien	Fortaleza	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza	100	2017	2047	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042	
Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	80,01	2001	2051[1)]	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	65	2017	2057	Fester Mindestbetrag + EBITDA-Komponente
		Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece [2)])	65	2017	2057	
Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2046	Fester Mindestbetrag + Umsatzkomponente
	Burgas		60	2006	2046	
Türkei	Antalya (FTA I)	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya I)	50/51[3)]	1999	2026	Fester Betrag
	Antalya (FTA II)	Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya II)	50/49[4)]	2027	2051	Fester Betrag

[1)] Inklusive Verlängerungsoption.

[2)] 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.

[3)] Dividendenanteil: 50 %, Kapitalanteil: 51 %.

[4)] Ab 2027, Dividendenanteil: 50 %, Kapitalanteil: 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. Die Lufthansa Group bleibt im Geschäftsjahr 2024 mit einem Anteil von 67 % am gesamten Sitzplatzangebot der wichtigste Kunde am Standort Frankfurt. 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. Das Terminal 3 („Ausbau Süd“) soll die langfristig notwendigen landseitigen Kapazitäten sichern, um den Standort zukunftsorientiert erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Im Inneren des Terminals laufen zahlreiche technische Installationen. Die Flugsteige G und H des Terminal 3 sind bis auf die erst für die Betriebsaufnahme notwendigen Installationen fertiggestellt. Das Parkhaus kann bereits mit einer Auslastung von mehr als 2.000 Parkplätzen genutzt werden. Das Terminalhauptgebäude und der Flugsteig J sind in der finalen Fertigstellung. Die Eröffnung des neuen Terminals ist nach den Osterferien 2026 geplant.

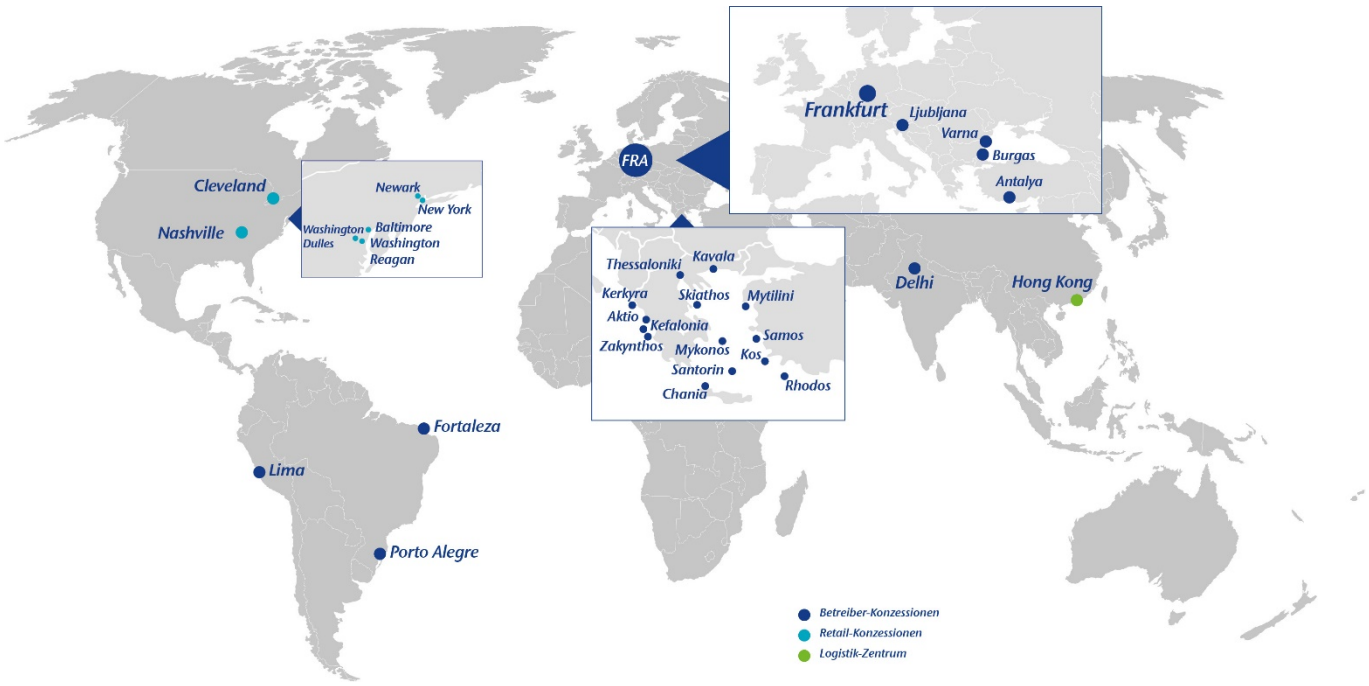
Die während der Corona-Krise veränderte Rangfolge der Top 10 der Flughäfen in Europa gleicht sich wieder der Vorkrisenstruktur an (Rangfolge nach ACI Europe; Stand: Februar 2025). Der Flughafen Frankfurt stand im Berichtsjahr mit 61,6 Mio Passagieren an Platz 6 der nach Passagieren führenden Flughäfen. In Deutschland war der Flughafen Frankfurt der größte Passagierflughafen vor München, der im Vergleichszeitraum ein Aufkommen von 41,6 Mio Passagieren verzeichnete. Bezogen auf seinen Luftfracht-Umschlag in Höhe von rund 2,0 Mio Tonnen war Frankfurt im Vergleichszeitraum der führende Flughafen Europas vor Istanbul und Paris-Charles de Gaulle.

Wettbewerbsposition in Europa

Rang [1]	2024	2023	2019	Flughafen	Passagiere	Veränderung in %	Rang [1]	2024	2023	2019	Flughafen	Luftfracht	Veränderung in %
→	1.	1.	1.	LHR – London	83.884.800	5,9	→	1.	1.	1.	FRA – Frankfurt	1.991.046	6,5
→	2.	2.	7.	IST – Istanbul	80.025.132	5,4	↑	2.	3.	9.	IST – Istanbul	1.917.753	26,5
→	3.	3.	2.	CDG – Paris	70.290.260	4,3	↓	3.	2.	2.	CDG – Paris	1.877.590	3,5
→	4.	4.	3.	AMS – Amsterdam	66.827.125	8,0	→	4.	4.	3.	LHR – London	1.536.387	10,8
→	5.	5.	5.	MAD – Madrid	66.148.340	9,9	→	5.	5.	4.	AMS – Amsterdam	1.491.537	8,2
→	6.	6.	4.	FRA – Frankfurt	61.561.247	3,7	↑	6.	7.	6.	MAD – Madrid	766.819	19,2
→	7.	7.	6.	BCN – Barcelona	54.999.661	10,3	↓	7.	6.	7.	MXP – Mailand	726.571	9,2
↑	8.	9.	11.	FCO – Rom	48.879.038	20,7	→	8.	8.	8.	BRU – Brüssel	609.095	5,1
↑	9.	12.	8.	SVO – Moskau	43.711.762	19,5	→	9.	9.	11.	MUC – München	307.636	11,0
↓	10.	8.	10.	LGW – London	43.256.722	5,8	→	10.	10.	10.	ZRH – Zürich	304.043	13,4

[1] Rangfolge nach ACI Europe (Februar 2025).

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



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

Die Entwicklung des Konzern-Flughafens in **Ljubljana** steht als Hauptstadtflughafen in enger Verbindung zur wirtschaftlichen und touristischen Lage Sloweniens. Wettbewerb besteht insbesondere mit nahegelegenen Flughäfen wie Zagreb und Venedig. Der Standort zielt durch kontinuierliche Investitionen in Infrastruktur und Servicequalität auf eine Stärkung seiner Wettbewerbsposition. Zuletzt konnte die Konnektivität durch die Steigerung von Flügen zu wichtigen Drehkreuzen und die Wiederaufnahme von Flugverbindungen verbessert werden. Besonders während der Sommermonate trug zudem ein erhöhtes Angebot an Charterflügen zu Urlaubszielen rund um das Mittelmeer zur Attraktivität des Standorts bei.

Das Passagieraufkommen an den beiden brasilianischen Flughäfen **Porto Alegre** und **Fortaleza** ist stark vom inländischen Verkehr geprägt. Der brasilianische Luftverkehrsmarkt wird von den drei Fluggesellschaften LATAM Brasil, GOL und Azul dominiert. Diese bieten auch in Porto Alegre und Fortaleza zahlreiche Verbindungen an. Der Konzern-Flughafen Porto Alegre profitiert von der wirtschaftlich starken Region Rio Grande do Sul. Im Mai 2024 war der Flughafen jedoch erheblich von starken Überschwemmungen im Bundesstaat betroffen, die zu einer rund sechsmonatigen Einstellung des Flugbetriebs führten. Nach Wiedereröffnung mit eingeschränktem Betrieb im Oktober hat der Flughafen Porto Alegre im Dezember 2024 den vollen Betrieb aufgenommen. Der Flughafen Fortaleza ist stark touristisch geprägt und liegt günstig für Flugverbindungen nach Europa und Nordamerika. Das

Verkehrsaufkommen wurde zuletzt dadurch beeinflusst, dass die Fluggesellschaft GOL, infolge ihres Chapter-11-Insolvenzverfahrens, die Frequenzen am Flughafen Fortaleza reduziert und einzelne Verbindungen eingestellt hat.

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 Verkehrswachstum bei. Das Ausbauprogramm am Flughafen umfasst den Bau eines neuen Passagierterminals sowie die bereits fertiggestellte zweite Start- und Landebahn inklusive der Vorfelder und Rollwege mit weiterer peripherer Infrastruktur. Dadurch sollen auch zukünftig ausreichende Kapazitäten für weiteres Wachstum im südamerikanischen Luftverkehrsmarkt bereitstehen. Die Inbetriebnahme des neuen Passagierterminals ist für Ende März 2025 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, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos und Samos. Die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination und das damit verbundene Potenzial für einen weiteren Nachfrageanstieg soll in den kommenden Jahren ausgebaut werden. Der positive Trend der Verkehrszahlen der Vorjahre setzte sich auch in 2024 fort.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** sind nach Sofia der zweit- beziehungsweise drittgrößte Passagierflughafen Bulgariens. Neben Charterverkehren versprechen Low-Cost-Verkehre weiteres Wachstumspotenzial. In Varna stellte Wizz Air den mit Abstand größten Passagieranteil von rund 27 %. 2024 stationierte die Airline zeitweise zwei Flugzeuge in Varna, reduzierte dies jedoch im Jahresverlauf auf ein Flugzeug. Am Flughafen in Burgas lagen hingegen Ryanair sowie Smartwings gleichauf, mit jeweils 13 % Anteil. 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 Inbetriebnahme der wesentlichen Infrastrukturerweiterungen wird zu Beginn des zweiten Quartals 2025 erwartet. Durch die Kapazitätserweiterung soll langfristig die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Antalya im Segment der touristischen Airports in der Mittelmeerregion sichergestellt werden.

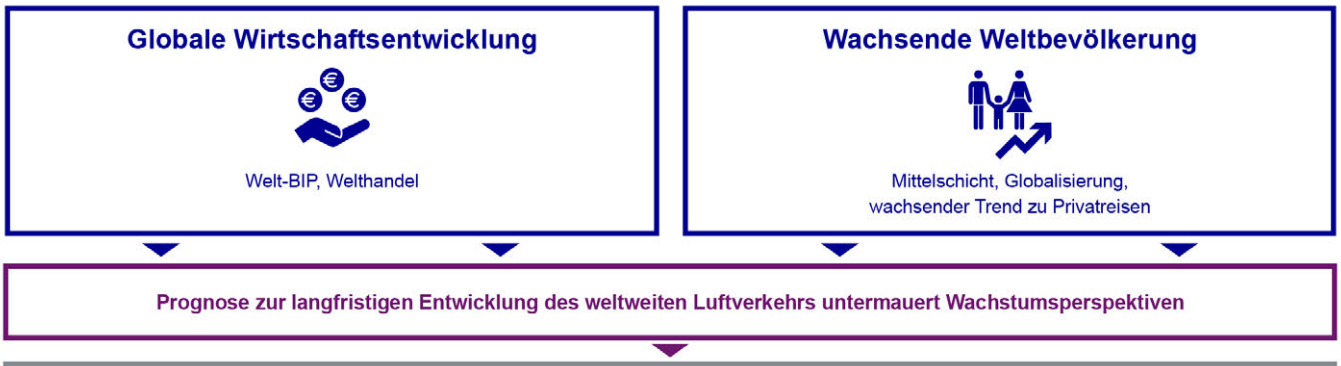
Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ zu entnehmen.

Strategie

Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert positiv

Trotz geopolitischer Krisen und regulatorischer Herausforderungen erwartet der Vorstand langfristig ein stabiles Wachstum des globalen Luftverkehrsmarktes. Ein weiterhin 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. Fraport richtet seine Strategie auf die prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes und dessen Trends aus.

Langfristige Marktentwicklung



Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	2023 – 2043	Verkaufte Passagierkilometer	+4,5 %
Boeing	2023 – 2043	Verkaufte Passagierkilometer	+4,7 %
Embraer	2023 – 2043	Verkaufte Passagierkilometer	+4,0 %
ACI	2023 – 2043	Anzahl Passagiere	+4,3 %

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Rahmen sich schnell verändernder gesellschaftlicher, wirtschaftlicher, technologischer und politscher Rahmenbedingungen hat der Vorstand die bisherige Strategie im Jahr 2024 angepasst und weiterentwickelt. Die wesentlichen Veränderungen spiegeln sich darin wider, dass die bisherigen fünf strategischen Dimensionen „Wachstum in Frankfurt und International“, „Serviceorientierte Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ und „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ in drei strategische „Top Prioritäten“ überführt wurden. Diese sind „Wachstum und Nachhaltigkeit“, „Innovation und Effizienz“ und „Top Arbeitgeber“. Dies zeigt eine stärkere Fokussierung und soll die Erreichung der übergeordneten Ziele „Kunden begeistern“ und „Steigerung von EBITDA und Free Cash Flow“ ermöglichen.

Die Steuerungsgrößen der bisherigen strategischen Dimensionen wurden teilweise beibehalten oder weiterentwickelt in der neuen Strategie verankert. Im Bereich der Nachhaltigkeit wurden die bisherigen Treibhausgas-Reduktionsziele (THG) um weitere Treibhausgase ergänzt und in die Klimaagenda Net-Zero 2045 übergeleitet. Der immer schnellere technologische Wandel bietet Möglichkeiten durch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz und somit die Verbesserung von digitalen Prozessen. Diese Themen sind in der Priorität „Innovation und Effizienz“ gebündelt. Der bereits hohe Stellenwert der Mitarbeiterentwicklung und -beteiligung wurde durch das Schaffen der neuen Priorität „Top Arbeitgeber“ weiter aufgewertet.

Insgesamt zielt Fraport.2030 auf eine internationalere Ausrichtung des Fraport-Konzerns ab. Im Vergleich zu der bisherigen strategischen Ausrichtung beabsichtigt die neue Strategie eine noch engere Verknüpfung der Top Prioritäten mit den Zielen von Fraport.2030 zu erreichen. Dies soll durch den zentralen Hebel „Miteinander“ erreicht werden. Der Hebel soll die teamübergreifende Zusammenarbeit in einem transparenten Umfeld stärken und das Teilen von Wissen fördern. Auch soll die Organisation

effizient gestaltet werden, um eine bereichs- und länderübergreifende Zusammenarbeit zu optimieren und die Kundenzufriedenheit zu steigern. Insgesamt soll es Fraport.2030 ermöglichen, sowohl kurzfristige Effizienzgewinne als auch mittel- bis langfristiges nachhaltiges Konzern-Wachstum und Konzern-Widerstandsfähigkeit zu erreichen.

Strategische Prioritäten

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Vorstand die neue Konzern-Strategie Fraport.2030 vorgestellt. Sie zielt auf eine nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Geschäftswachstum ab. Neben der Bedeutung für die langfristige Unternehmensentwicklung werden dabei auch die Kundenerwartungen adressiert. Kunden zu begeistern, wird als übergeordnete Aufgabe verstanden. Dieser Anspruch spiegelt sich in den drei strategischen Prioritäten wider: Wachstum & Nachhaltigkeit, Effizienz & Innovation sowie Top-Arbeitgeber. Auch die kulturelle Weiterentwicklung spielt bei der Erreichung der strategischen Ziele eine wichtige Rolle. Dadurch sollen die strategischen, finanziellen Ziele: Steigerung des EBITDA und des Free Cash Flow erreicht werden.

Eine Beschreibung sowie Zielwerte und Zeithorizonte für die bedeutsamsten finanziellen und strategischen nichtfinanziellen Kennzahlen finden sich im Kapitel „Steuerungssystem“, die Entwicklung der Kennzahlen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ zu finden. Die Prognosewerte für die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2025 sind im Kapitel „Prognosebericht“ enthalten. Wesentliche Risiken und Chancen sind dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ zu entnehmen.

Wachstum und Nachhaltigkeit

Fraport.2030 richtet den Konzern aus, um nachhaltig am global erwarteten Luftverkehrswachstum zu partizipieren – sowohl am Standort Frankfurt als auch international. Einhergehend mit diesem Ziel verfolgt Fraport seine Klimaagenda mit dem Ziel „Net Zero” 2045. Fraport versteht sich mit dieser Top Priorität als vertrauensvoller Partner im Dialog mit seinen Stakeholdern. Dazu gehört ebenfalls das soziale und gesellschaftliche Engagement in den Regionen in denen Fraport tätig ist.

Abgeleitet daraus soll das Verkehrsvolumen am Standort Frankfurt dem allgemeinen Markttrend folgen sowie ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum in den Segmenten erreicht werden. Auch das internationale Geschäft soll weiter wachsen und positiv 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 ist nach den Osterferien 2026 geplant. 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.

Mit dem Masterplan CargoHub sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, die Rolle des Flughafens Frankfurt als eines der führenden Frachtdrehkreuze in Europa zu stärken. Infrastrukturelle Ausbauflächen am Flughafen Frankfurt, die E-Commerce-Branche und der erwartete gesamtwirtschaftliche Aufschwung sollen zu einem Frachtwachstum in den nächsten Jahren beitragen.

An den internationalen Standorten führt Fraport die notwendigen Ausbaumaßnahmen fort. In Peru sind die Ausbaumaßnahmen weitgehend finalisiert, die Eröffnung und Inbetriebnahme des neuen Terminals wird Ende März 2025 erfolgen. Im Vergleich zum beförderten Passagieraufkommen von 24,5 Mio in 2024 wird die Kapazität des Flughafens auf rund 40 Mio Passagiere steigen. Am Standort in Antalya ist die Terminalerweiterung kurz vor dem Abschluss. Auch das Terminal am Flughafen in Varna in Bulgarien soll in den nächsten Jahren erweitert werden.

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 Treibhausgasemissionen auf höchstens 95.000 Tonnen zu senken. Bis 2045 strebt Fraport das Ziel „Net Zero" an. Als Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung gilt der „Masterplan Dekarbonisierung" für den Fraport-Konzern. Er leitet aus den wissenschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie den technischen Möglichkeiten ein Gesamtkonzept zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen ab und liefert eine umfassende Betrachtung und Strukturierung der Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Zentrale Bausteine sind unter anderem Maßnahmenpakete zur Steigerung der Energieeffizienz, die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantriebe und der Bezug von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. Fraport steuert das konzernweite Ergebniswachstum über die finanziellen Leistungsindikatoren Konzern-EBITDA und -Ergebnis, sowie den Free Cash Flow. In Anbetracht des dynamischen Wirtschaftsumfelds legt Fraport den Fokus zusätzlich auf die langfristige Sicherung der Konzern-Liquidität.

Effizienz und Innovation

Mit sich verändernden Kundenerwartungen und voranschreitendem technologischen Wandel sollen mit der Priorität „Effizienz und Innovation" zuverlässige und reibungslose Prozesse gesichert werden. Ebenfalls sollen digitale Angebote ausgebaut werden. Der Einsatz moderner und zunehmend autonomer Technologien, wie die Inbetriebnahme von weiteren Self-Drop off Baggage Automaten, soll dazu beitragen die Qualität und die Services für die Fluggesellschaften und Passagiere zu optimieren.

Fraport verantwortet seit 2023 die Organisation, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt. Die voranschreitende Einführung neuer Computertomographie-Scanner (CT-Scanner) soll Warteschlangen an den Sicherheitskontrollen reduzieren. Folglich wird das Kundenerlebnis verbessert.

Neben den Passagieren sind für Fraport die Geschäftspartner, 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 kontinuierlich verbessert. Das vereinfacht und beschleunigt Abläufe. So soll am Standort Frankfurt die Prozessstabilität und Qualität weiter erhöht werden, um die Kundenzufriedenheit kontinuierlich zu verbessern.

Der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) soll helfen, das erwartete Passagierwachstum abzubilden und gleichzeitig effiziente und innovative Leistung zu erbringen. So wird an dem Konzern-Flughafen in Ljubljana bereits eine KI-Software genutzt, die den Abfertigungsprozess für Passagiere und Airlines optimiert, um Pünktlichkeit und Personaleinsatz effizienter zu steuern.

Auch an den weiteren Konzern-Flughäfen soll die Kunden- und Serviceorientierung 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 der passagierorientierten Prozesse sowie der Serviceangebote wider.

Als Indikator für die Steuerung von Effizienz und Innovation wird vor allem die Globalzufriedenheit der Passagiere verwendet.

Top Arbeitgeber

Die dritte strategische Priorität „Top Arbeitgeber" verfolgt das Ziel, den Konzern als einen der besten Arbeitgeber im Luftverkehr zu positionieren. Das absehbare Wachstum des Luftverkehrs und die damit verbundene Abwicklung von signifikanten Passagier- und Frachtvolumina erfordern eine erfolgreiche Positionierung in einem sich verknappenden Arbeitsmarkt. Dazu erfolgt bei der Fraport AG im Rahmen des Programms HRneo eine grundlegende Neuausrichtung der Personalarbeit.

Um seine Position als Top Arbeitgeber zu stärken, betreibt Fraport auf allen Arbeitsebenen systematische Weiterentwicklungsangebote und Talentmanagementprogramme. Durch attraktive Vergütungs- und Incentivierungssysteme soll langfristig die eigene Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend knappen Arbeitsmarkt gesichert werden.

Fraport respektiert und fördert die persönliche Vielfalt 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. Zur Steuerung der Priorität „Top Arbeitgeber" wird ein Fokus auf die Kennzahl „Zufriedenheit der Beschäftigten" gelegt.

Forschung und Entwicklung

Fraport betreibt keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, dennoch ist der Konzern 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 2024 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend eigene Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 27 zu entnehmen.

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 bestimmenden 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 Wandlungs- beziehungsweise Optionsrecht auf neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft gewähren beziehungsweise eine Wandlungs- oder Optionspflicht oder ein Andienungsrecht bestimmen, 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 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 33.986 Aktien der Fraport AG an die Mitarbeiter 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, zuletzt geändert am 17. April 2024, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2024 52,23 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,92 %. Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ist eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, so dass der Stimmrechtsanteil der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH der Stadt Frankfurt am Main zuzurechnen ist.

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 Ergänzungen vom 2. Dezember 2014 und vom 17. April 2024, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung

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

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz" gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2024 angewendet.

Hauptversammlung

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 28. Mai 2024 erhielt die Fraport AG von ihren Aktionärinnen und Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren bei der Beschlussfassung 77.674.459 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (84 % aller Stückaktien beziehungsweise des Grundkapitals), davon 76.227.023 (82,44 % aller Stückaktien beziehungsweise des Grundkapitals) in Präsenz und 1.447.436 Stückaktien im Wege der Briefwahl. Die nächste ordentliche Hauptversammlung wird am 27. Mai 2025 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 2024 haben sich folgende Änderungen am Steuerungssystem des Konzerns ergeben. Konsistent zu der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 wurde die Anzahl der bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren im Vergleich zum Vorjahr um Konzern-Liquidität und Nettofinanzschulden im Verhältnis zum EBITDA verringert. Diese Kennzahlen werden weiterhin als bedeutsame finanzielle Kennzahlen aufgeführt und sollen die finanzielle Stabilität des Unternehmens darstellen. Darüber hinaus haben sich keine Änderungen an den finanziellen Kennzahlen auf Ebene des Fraport-Konzerns und der Fraport AG ergeben.

Parallel setzte sich der Vorstand mit den Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) auseinander. In diesem Zusammenhang und auch im Zuge der Verabschiedung der neuen Konzern-Strategie wurden die Kennzahlen Anzahl der Passagiere, Globalzufriedenheit der Passagiere und Zufriedenheit der Beschäftigten im Konzern und der Fraport AG als bedeutende strategische nichtfinanzielle Kennzahlen festgelegt.

Der Vorstand fokussiert sich ab der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2024 auf nachfolgende finanzielle Leistungsindikatoren, deren Entwicklungen in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ und „Wertorientierte Steuerung“ dargestellt sind. Für die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren wurden im Kapitel „Geschäftsausblick“ entsprechende Prognosen formuliert.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Übersicht bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren

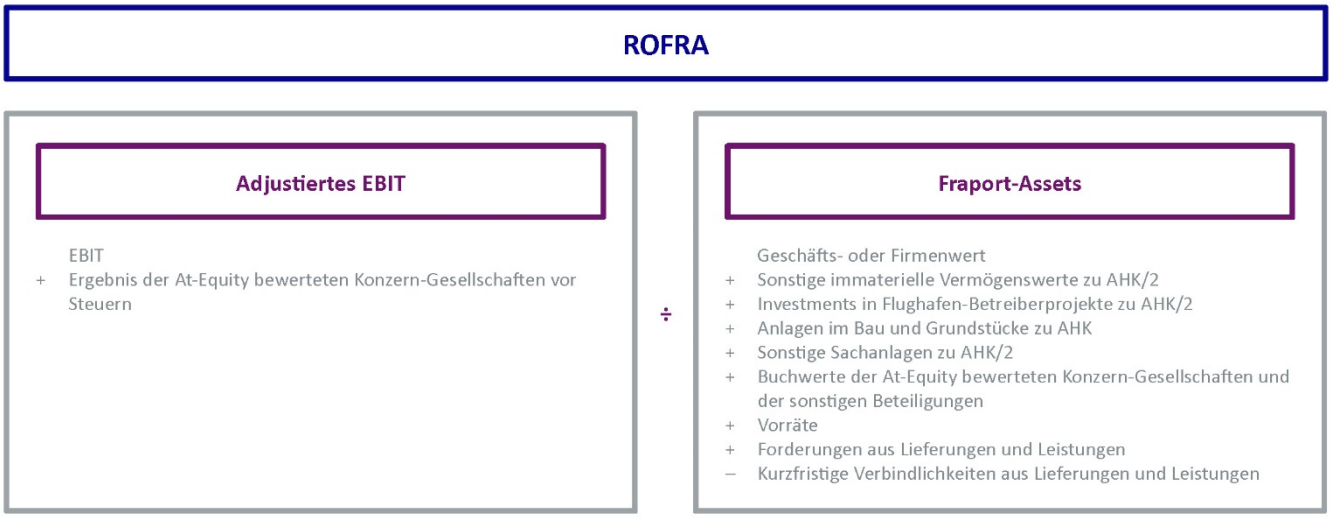
Kennzahl	Geltungsbereich	Wert 2024	Laufzeiten	
			2025	2030
EBITDA (Mio €)	Konzern	1.301,8	Moderates einstelliges prozentuales Wachstum	2.000
Free Cash Flow (Mio €)	Konzern	–674,7	Verbesserung im mittleren dreistelligen Millionenbereich - nahe Break-Even	1.000
Konzern-Ergebnis	Konzern	501,9	Auf Vorjahresniveau oder darunter	–
ROFRA	Konzern	6,3	Etwa auf Vorjahresniveau	langfristig >WACC
Jahresüberschuss (Mio €)	Fraport AG	343,5	Bis zu 400 Mio €	langfristig
Liquidität (Mio €)	Fraport AG	2.998,9	> 1 Mrd €, auf Vorjahresniveau	langfristig

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie 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 die Kennzahlen **EBITDA, Konzern-Ergebnis, Free Cash Flow** und den **Return on Fraport Assets (ROFRA)**. Das EBITDA und der ROFRA sind zudem direkte Bestandteile der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselemente.

Das **EBITDA** stellt die operative Leistungskraft des Unternehmens dar. Es wird als operativer Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen definiert. Das **Konzern-Ergebnis** ist die Nachsteuer-Gewinngröße des Konzerns. 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 Aktionären als Dividende ausgeschüttet zu werden. Durch die fortlaufenden Ausbauinvestitionstätigkeiten in Frankfurt und international ist der Free Cash Flow weiter außerordentlich belastet und temporär negativ. Mit Abschluss der wesentlichen Baumaßnahmen in Frankfurt (Terminal 3) und dem Terminal-Neubau in Lima soll eine deutliche Steigerung des Free Cash Flows in den positiven Bereich erreicht werden.

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 Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Die weiteren 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.



Auf der Ebene der Fraport AG ist der **Jahresüberschuss** als Kennzahl maßgeblich für die Ermittlung des Ausschüttungspotenzials. 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 1 Mrd € liegt.

Bedeutsame finanzielle Kennzahlen

Als weitere finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport Kennzahlen der Konzern-Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sowie Kennzahlen, die die Ertragslage in Verbindung zur Vermögens- und Finanzlage setzen (wertorientierte Steuerung). Diese werden im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie gesteuert und unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen vom Vorstand bewertet. 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.

Übersicht bedeutsamer finanzieller Kennzahlen

Kennzahl	Geltungsbereich	Wert 2024	Laufzeit	Zielwert
Konzern-Liquidität	Konzern	3.936,6	Langfristig	> 1 Mrd €, temporär deutlich höher
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	Konzern	6,4	Langfristig	Max. 5x

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 Kennzahlen Netto-Finanzschulden zu EBITDA und Konzern-Liquidität von wesentlicher Bedeutung.

Die **Konzern-Liquidität** beinhaltet den Zahlungsmittelbestand der Bilanz zuzüglich kurzfristig liquidierbarer Posten der „Anderen Finanzanlagen“. 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, der pandemiebedingt hohen Verschuldung und der anhaltenden Ausbauaktivitäten wird eine temporär deutlich höhere Liquidität vorgehalten.

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 Abschluss der Ausbauaktivitäten mittelfristig wieder zu erreichen.

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.

Neben dem zuvor genannten 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 8,0 % vor Steuern (2023: 7,6 %).

Der regulatorische WACC setzt sich wie folgt zusammen:

Berechnung des WACC

Eigenkapitalkosten	Fremdkapitalkosten
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 16,2 %	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 2,3 %
Eigenkapitalquote 43 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 57 % (verzinslich 44 % / unverzinslich 13 %)

WACC vor Steuern 8,0 %

Die Beschreibung der KPI-Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr erfolgt in dem Kapitel „Ertragslage Konzern“. Die weiteren finanziellen Kennzahlen sind in der „Vermögens- und Finanzlage“ sowie im Kapitel „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2025 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten. Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ zu finden.

Strategische nichtfinanzielle Kennzahlen

Im Rahmen der Strategie Fraport.2030 werden folgende bedeutsame strategische nichtfinanzielle Kennzahlen zur Erfolgsmessung verwendet:

Übersicht strategischer nichtfinanzieller Kennzahlen

Kennzahl	Geltungsbereich	Wert 2024	Laufzeiten	
			2025	2030
Anzahl der Passagiere (in Mio)[1)]	Konzern	136,4	–	187
Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	Konzern	77	85	85
Zufriedenheit der Beschäftigten	Konzern	5,0	5	5
Anzahl der Passagiere (in Mio)	Fraport AG	61,6	bis zu 64 Mio	–
Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	Fraport AG	70	80	85
Zufriedenheit der Beschäftigten	Fraport AG	4,8	Mindestens 4,8, besser als Vorjahr	5

[1)] Passagieranzahl ohne Passagiere am Flughafen Antalya

Das Verkehrswachstum hängt maßgeblich von der Entwicklung der **Passagierzahlen** an den Konzern-Flughäfen ab. Sie stellen eine Steuerungsgröße dar, von der die Personalplanung, der Betrieb von Flughafeneinrichtungen und die Allokation von Ressourcen abhängig ist. Die Zahl der Passagiere wird an den jeweiligen Standorten erhoben, systemisch erfasst und konsolidiert.

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 den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen erhoben. Die Kennzahl Konzern-Globalzufriedenheit ergibt sich aus dem gewichteten Durchschnitt der Globalzufriedenheit in Frankfurt und an den vollkonsolidierten internationalen Flughäfen. Im Rahmen der Konzern-Strategie Fraport.2030 wurde der Zielwert von 85 % festgelegt.

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. Ab dem Jahr 2024 wird die Kennzahl jährlich anhand einer umfangreichen Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der vollkonsoli-

dierten Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie die Konzerngesellschaften in Griechenland, Slowenien, Bulgarien, Peru, Brasilien und den USA nehmen daran teil. Die daraus gewonnenen Ergebnisse stellen die Basis für die langfristige Zielsetzung dar, die Zufriedenheit der Beschäftigten kontinuierlich zu verbessern. Im Jahr 2030 wird ein Wert im Konzern von 5,0 angestrebt.

Die Kennzahlen Globalzufriedenheit der Passagiere sowie Zufriedenheit der Beschäftigten werden einmal jährlich im Rahmen des Geschäftsberichts veröffentlicht. Dies liegt daran, dass die jeweiligen Datenerhebungsprozesse im Sommer und Herbst gestartet werden und eine Berichterstattung zum Halbjahr nicht möglich ist.

Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements 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/Unternehmensanleihen (Kapitalmarkt) und Schuldscheindarlehen. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Die wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten und aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt sowie für die internationalen Konzern-Gesellschaften. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, abhängig von der Preisattraktivität sowie der Höhe des Finanzierungsvolumens und unter Beachtung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. Kredite können im Einklang mit der unternehmensinternen Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch mit einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden.

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

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

Wirtschaftsbericht

Hinweis zur Berichterstattung

Der vorliegende Bericht fasst die Lageberichte des Fraport-Konzerns und der Fraport AG zusammen (zusammengefasster Lagebericht). Die Ausführungen zum Fraport-Konzern gelten grundsätzlich 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 zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die handelsrechtlichen Vorgaben und wurde in Übereinstimmung mit § 315c in Verbindung mit §§ 289c bis 289e HGB und den von der EU-Kommission herausgegebenen European Sustainability Reporting Standards (ESRS) zur Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (EU) 2022/2464 (CSRD) erstellt. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde unter teilweiser Anwendung der Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) aufgestellt. In der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sind die geforderten Angaben gem. §§ 289b bis 289e HGB der Fraport AG als Mutterunternehmen enthalten. Sie ist in den zusammengefassten Lagebericht integriert und dem Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ zu entnehmen.

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2024) 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 Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 berichtet (im Folgenden: Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12). Diese betreffen die kapazitativen 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 2024 in seiner Sitzung am 11. März 2025 aufgestellt, den aufgestellten Abschluss dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 14. März 2025 zur Prüfung und Billigung vorgelegt sowie zur Veröffentlichung am 18. März 2025 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 4.427,0 Mio € und somit um 426,5 Mio € über dem Vorjahreswert (+10,7 %). Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 407,0 Mio € auf 3.892,1 Mio € (+11,7 %).

Wesentliche Bestandteile der sonstigen betrieblichen Erträge waren die Kompensation der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Greece durch den griechischen Staat (28,0 Mio €) sowie Kompensationen am Konzern-Standort Brasilien (24,3 Mio €).

Der operative Aufwand (Personal- und Materialaufwand sowie sonstige betriebliche Aufwendungen) erhöhte sich um 368,1 Mio € auf 3.274,1 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betrugen die operativen Aufwendungen 2.739,2 Mio € (+348,6 Mio €). Das Konzern-EBITDA lag aufgrund der positiven operativen Entwicklung mit 1.301,8 Mio € um 97,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Das Finanzergebnis verbesserte sich auf -87,8 Mio € (im Vorjahr: -148,9 Mio €) und führte zu einem Konzern-Ergebnis von 501,9 Mio € (im Vorjahr: 430,5 Mio €).

Infolge des gestiegenen Betriebsergebnisses erhöhte sich der operative Cash Flow auf 1.179,1Mio € (im Vorjahr: 863,2 Mio €). Der Free Cash Flow reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund des Voranschreiten der Ausbauprogramme und lag bei -674,7 Mio € (im Vorjahr: -656,4 Mio €). Die Konzern-Liquidität reduzierte sich um 104,7 Mio € auf 3.936,6 Mio €.

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

Wirtschaftliches Umfeld

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die **Weltkonjunktur** und der **Welthandel** entwickelten sich 2024 trotz zahlreicher geopolitischer Krisen moderat positiv. Die globalen Bemühungen zur Eindämmung der Inflation zeigten Wirkung und die Zentralbanken senkten im Jahresverlauf das Leitzinsniveau.

Im **Euroraum** verlor die Wirtschaft aufgrund der stagnierenden Industrieproduktion an Schwung, besonders in Deutschland. Der private Konsum erholte sich nicht so stark wie erwartet und auch die Unternehmensinvestitionen gingen zurück.

Die exportabhängige **deutsche Wirtschaft** trat im Berichtsjahr auf der Stelle. Trotz der Einkommenszuwächse nach sinkender Inflation gingen vom privaten Konsum kaum Impulse aus. Außerdem blieben die Anlageinvestitionen verhalten. Die deutschen Exporte gingen nach vorläufigen Daten zurück. Die Konjunktur in Deutschland entwickelte sich schwächer als der europäische Durchschnitt und blieb besonders im internationalen Vergleich unterhalb der Wirtschaftslage anderer Industrienationen.

In den **USA** profitierte die Wirtschaft im Zuge sinkender Inflation und steigender Staatsausgaben von einem lebhaften Konsum. In vielen **Schwellenländern** blieb die Geldpolitik restriktiv trotz sinkender Leitzinsen, dies hemmte die Investitionstätigkeit.

In **China** zog die Industrieproduktion im vergangenen Jahr an und die Exporte wuchsen, allerdings litt die Wirtschaft unter der verhaltenen inländischen Konsumnachfrage infolge der herrschenden Immobilienkrise sowie der Überschuldung der Kommunen.

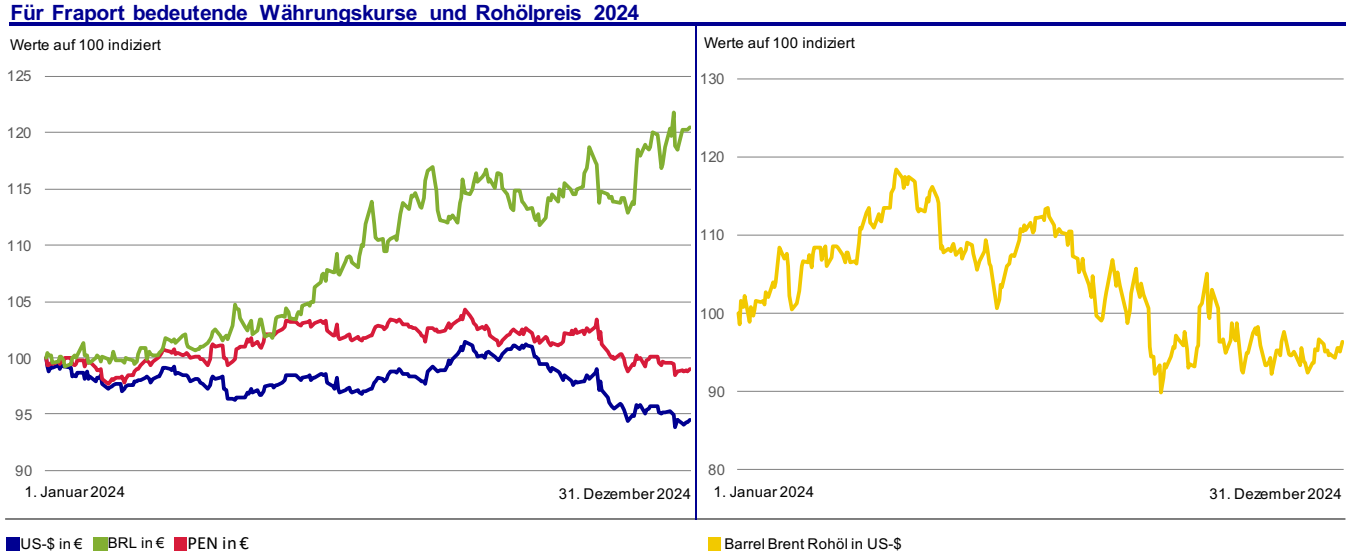
Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel[1)]

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2024	2023
Welt	+3,2	+3,1
Eurozone	+0,8	+0,5
Deutschland	–0,2	–0,3
USA	+2,8	+2,5
Lateinamerika (inkl. Karibik)	+2,5	+2,5
China	+4,8	+5,2
Japan	–0,2	+1,9
Welthandel	**+3,4**	**+0,4**

[1)] Angaben 2024 und 2023: Daten und Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2025), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung, 15. Januar 2025).

Der Rohölpreis, der Auswirkungen auf Flugticketpreise und damit auf die Luftverkehrsnachfrage haben kann sowie die für den Fraport-Konzern bedeutenden Währungskurse haben sich im Jahr 2024 wie folgt entwickelt :

Für Fraport bedeutende Währungskurse und Rohölpreis 2024



Quelle: Bloomberg

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Für die Monate Januar bis November 2024 meldete der Airports Council International (ACI) einen vorläufigen weltweiten Passagierzuwachs gegenüber dem Vorjahr von 8,4 %. Das Luftfrachtaufkommen stieg um 8,8 %. Die europäischen Flughäfen verzeichneten beim Passagieraufkommen ebenfalls einen Zuwachs um 7,9 %. Bei der Luftfracht verzeichneten die Flughäfen in Europa ein Plus von 10,6 %. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen erholte sich um 7,4 %. Die Cargo-Tonnage nahm um 2,2 % zu.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2024

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2024 Januar bis November	Luftfracht 2024 Januar bis November
Deutschland	+7,4	+2,2
Europa	+7,9	+10,6
Nordamerika	+4,4	+2,8
Lateinamerika	+4,0	+6,8
Naher/Mittlerer Osten	+7,8	+14,5
Asien/Pazifik	+14,4	+13,0
Afrika	+9,4	+5,1
Welt	**+8,4**	**+8,8**

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI 11/2024, 24. Januar 2025), ADV für Deutschland, dabei Cargo (inkl. Luftpost) statt Luftfracht (ADV 11/2024, Stand 19. Dezember 2024).

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Mit einem Aufkommen von rund 61,6 Mio **Passagieren** wurde am Flughafen **Frankfurt** im Geschäftsjahr 2024 ein Plus von 3,7 % zum Vorjahr erzielt. Dies entsprach 87,3 % des Vorkrisenjahres 2019. Streiks und wetterbedingte Flugausfälle dämpften das Verkehrswachstum zu Beginn des Berichtsjahres. Neben dem nach wie vor dominierenden Urlaubsreiseverkehr erholte sich auch die Geschäftsreisenachfrage, wenn auch mit gedämpfter Dynamik. Der **Inlandsverkehr** blieb weiterhin unter Vorkrisenniveau. Insgesamt erzielte der **Europaverkehr** ein Plus von 4,2 %. Besonders gefragt waren dabei die Warmwasserziele sowie Städtereisen. Der **Interkontinentalverkehr** wuchs insgesamt mit 3,4 %. Wachstumstreiber war dabei das Fernostaufkommen, das um 13,3 % zulegte, im Wesentlichen aufgrund des Chinaverkehrs, welcher den höchsten absoluten Anstieg verzeichnete. Aber auch das ansteigende Aufkommen mit indischen Destinationen stützte das Ergebnis.

Das **Cargo-Aufkommen** verzeichnete mit rund 2,0 Mio Tonnen einen Anstieg von 6,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Flughafen Frankfurt profitierte dabei von der höheren Luftfrachtnachfrage durch E-Commerce und von Kapazitätsproblemen im Seeverkehr infolge der bestehenden geopolitischen Krisen. Gegenüber 2019 bedeutete dies noch einen Tonnagerückgang von -4,8 %.

Mit insgesamt 440.853 **Flugbewegungen** wurde ein Anstieg von 2,4 % gegenüber dem Vorjahr erzielt. Generell war das Jahr 2024 von Flottenengpässen geprägt. Im Vergleich mit 2019 zeigte sich eine Erholung auf 85,8 %. Die Passagierflüge erreichten einen Anteil von 84,2 % bezogen auf 2019. Der Sitzladefaktor lag mit 81,8 % einen halben Prozentpunkt über 2023 und der Quotient **Passagiere pro Passagierflugbewegung** steigerte sich um 1,2 % auf 152,1. Die Summe der **Höchststartgewichte** (MTOW) stieg im Vorjahresvergleich um 2,8 % auf 27,8 Millionen Tonnen.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Das Fluggastaufkommen am Flughafen **Ljubljana** wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 % auf rund 1,4 Mio Passagiere. Diese positive Entwicklung ist im Wesentlichen auf die Aufnahme neuer Verbindungen sowie auf häufigere Flüge zu bestehenden Destinationen und wichtigen Drehkreuzen zurückzuführen.

Das Passagieraufkommen an den brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** im Jahr 2024 war von verschiedenen externen Faktoren beeinflusst. In Fortaleza wurde im Wesentlichen aufgrund der Auswirkungen des Chapter-11-Insolvenzverfahrens der Fluggesellschaft GOL ein Rückgang der inländischen Passagiere im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet. Der internationale Verkehr entwickelte sich dagegen positiv. Hauptgründe hierfür waren unter anderem hohe Auslastungen, die Erhöhung von Frequenzen auf Strecken nach Europa und die Aufnahme neuer Verbindungen, zum Beispiel nach Santiago de Chile.

Porto Alegre wies aufgrund der Überschwemmung in der Region einen starken Rückgang der Passagierzahlen auf. Zwischen dem 3. Mai und dem 20. Oktober war der Flugbetrieb vollständig eingestellt. Der Flugbetrieb zu inländischen Destinationen wurde am 21. Oktober 2024 unter Kapazitätseinschränkungen wieder aufgenommen. Am 16. Dezember 2024 wurden diese Einschränkungen aufgehoben, was auch die Wiederaufnahme von internationalen Flügen ermöglichte. Fortaleza begrüßte im Gesamtjahr 5,2 Mio inländische (-1,5 %) und rund 0,4 Mio internationale Passagiere (+45,2 %). Porto Alegre verzeichnete 3,8 Mio inländische (-47,1 %) und rund 0,1 Mio internationale Passagiere (-66,3 %).

Mit rund 24,5 Mio Passagieren im Jahr 2024 erreichte der Flughafen **Lima** einen neuen Rekordwert (+3,7 % im Vergleich zu 2019) und wies einen deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Vorjahr auf (+15,2 %). Der inländische Passagierbetrieb verzeichnete rund 14,7 Mio Passagiere (+12,2 %). Im internationalen Segment verzeichnete der Flughafen besonders auf den Verbindungen nach Süd- und Zentralamerika sowie Europa deutliche Zuwächse. Somit entwickelte sich auch der internationale Verkehr positiv und trug mit 9,8 Mio Passagieren (+20,1 %) zum Wachstum bei.

Mit rund 36,0 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** an den 14 Flughäfen im Berichtszeitraum 2024 einen Anstieg von rund 6,4 % gegenüber dem Vorjahreswert von rund 33,9 Mio Passagieren und damit einen neuen Rekordwert. Vor allem in einigen Monaten der Vor- und Nachsaison lagen die Passagierzahlen teilweise deutlich über den jeweiligen Vorjahreswerten. Auch in der wichtigen touristischen Hauptsaison wurden die Vorjahreswerte übertroffen. Insgesamt lag der Inlandsverkehr um 6,1 % über dem Vorjahresniveau, während der internationale Verkehr mit 6,5 % wuchs. Die größte Zahl ausländischer Passagiere 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** entwickelten sich die Passagierzahlen im Jahr 2024 rückläufig. Mit rund 3,4 Mio Fluggästen lag das Passagieraufkommen 8,7 % unter dem Vorjahreswert. Kapazitätsreduktionen bei Wizz Air sowie anhaltende Krisen führten zu ausbleibenden ukrainischen, belarussischen, russischen sowie israelischen Passagieren. Diese konnten nur teilweise durch eine größere Nachfrage aus europäischen Ländern kompensiert werden. Im Gesamtjahr 2024 ging sowohl das inländische (-4 %) als auch das internationale Passagieraufkommens (-10 %) im Vergleich zum Vorjahr zurück. Die meisten Passagiere kamen aus Polen (circa 16 %), Großbritannien (circa 16 %) und Deutschland (circa 15 %).

Das Passagieraufkommen im Geschäftsjahr 2024 am Flughafen **Antalya** lag bei rund 38,1 Mio Passagieren (im Vorjahr: 35,7 Mio). Im internationalen Passagierverkehr ergab sich eine Wachstumsrate von 7,2 %, während der innertürkische Verkehr um 3,3 % wuchs. Gegenüber dem Vorjahr zeigten sich in nahezu allen relevanten internationalen Passagiergruppen Wachstumsraten. Besonders stark wuchsen die Passagierzahlen aus Großbritannien und Polen. Größte Passagiergruppen waren wie auch im Vorjahr Reisende aus Deutschland (circa 27 %), Russland (circa 23 %) und Großbritannien (circa 11 %).

Verkehrsentwicklung an den wesentlichen Konzern-Standorten

	Anteil in %	Passagiere[1]		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2024	Veränderung in %[2]	2024	Veränderung in %[2]	2024	Veränderung in %[2]
Frankfurt	100	61.561.247	+3,7	1.991.046	+6,5	440.853	+2,4
Ljubljana	100	1.438.713	+13,3	12.353	+8,0	25.457	+11,9
Fortaleza	100	5.658.227	+1,0	50.150	+9,2	53.970	+1,4
Porto Alegre	100	3.888.527	– 48,1	24.742	– 38,8	34.974	– 51,9
Lima	80,01	24.495.815	+15,2	228.963	+7,1	189.488	+11,1
Fraport Greece	65	36.026.347	+6,4	6.131	+3,5	276.341	+4,4
Fraport Twin Star	60	3.365.034	– 8,7	792	– 69,7	25.184	– 6,8
Antalya	51/50[3]	38.061.755	+6,5	n.a.	n.a.	232.148	+4,5

[1] Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.
[2] Aufgrund von Nachmeldungen können sich geringfügige Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.
[3] Kapitalanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Vergleich zur prognostizierten Passagierentwicklung

	2024	Unterjährige Anpassungen Q2/6M Halbjahresbericht 2024	Prognose Geschäftsbericht 2023	2023[1]	2019
Frankfurt	61.561.247	Untere Hälfte der gegebenen Bandbreite	Anstieg auf etwa 61–65 Mio Passagiere	59.355.389	70.556.072
Ljubljana	1.438.713	–	Weitere Passagiererholung gegenüber dem Vorjahr, aber unter 2019-Niveau	1.270.382	1.721.355
Fortaleza	5.658.227	–	Weitere Passagiererholung gegenüber dem Vorjahr, aber unter 2019-Niveau	5.603.590	7.218.697
Porto Alegre	3.888.527	Deutlich rückläufig aufgrund von Überschwemmung und zwischenzeitlicher Einstellung des Betriebs	Weitere Passagiererholung gegenüber dem Vorjahr, aber unter 2019-Niveau	7.497.402	8.298.205
Lima	24.495.815	–	Entwicklung Richtung Verkehrsniveau von 2019 bis leicht darüber	21.259.016	23.578.600
Fraport Greece	36.026.347	Passagierwachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich	Auf Vorjahresniveau bis leicht drüber	33.870.868	30.152.728
Fraport Twin Star	3.365.034	Rückläufige Verkehrsentwicklung	Deutliche Verkehrssteigerung gegenüber Vorjahr	3.686.997	4.970.095
Antalya	38.061.755	–	Deutliche Verkehrssteigerung gegenüber Vorjahr	35.735.407	35.483.190

[1] Aufgrund von Nachmeldungen können sich geringfügige Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

Der Passagierverkehr an den Konzern-Flughäfen entwickelte sich mehrheitlich innerhalb der im Geschäftsbericht 2023 abgegebenen und im Q2/6M-Halbjahresbericht 2024 teilweise präzisierten Prognosen. Aufgrund der Überflutungen in Porto Alegre und der damit einhergehenden vorübergehenden Schließung des Flughafens konnte die Prognose für diese Konzern-Gesellschaft nicht erreicht werden.

Ertragslage Konzern

Umsatz

Die Umsatzerlöse im Fraport-Konzern lagen im Geschäftsjahr 2024 mit 4.427,0 Mio € um 426,5 Mio € über dem Vorjahr. Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse um 407,0 Mio € auf 3.892,1 Mio €.
Der Anstieg am Standort Frankfurt resultierte im Wesentlichen aus verkehrsmengen- und preisbedingt höheren Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (+111,1 Mio €) sowie gestiegenen Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+41,9 Mio €) und Bodenverkehrsdienstleistungen (+26,4 Mio €).
Bei den internationalen Konzern-Flughäfen trugen insbesondere Fraport Greece (+49,9 Mio €) sowie die Konzern-Gesellschaft Lima (+46,2 Mio €) angesichts der positiven Verkehrsentwicklung zum bereinigten Umsatzwachstum bei. Darüber hinaus erhöhten sich die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Fraport USA (+69,6 Mio €) vor allem aufgrund der operativen Übernahme des Centermanagements an den Flughäfen Dulles und Ronald Reagan in Washington D.C.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 86,6 Mio € um 27,6 Mio € über dem Vorjahr.
Im Berichtszeitraum waren diese insbesondere durch die Kompensation der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie durch den griechischen Staat bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Greece (28,0 Mio €) beeinflusst.
Darüber hinaus beinhalteten die sonstigen betrieblichen Erträge der beiden brasilianischen Konzerngesellschaften positive Einmaleffekte in Höhe von 24,3 Mio € (im Vorjahr: 18,6 Mio €). Diese resultierten einerseits aus realisierten Erstattungsansprüchen für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei der Konzern-Gesellschaft in Fortaleza sowie aus erhaltenen Leistungen zur Kompensation der Schäden durch die Überflutung in Porto Alegre.
Demgegenüber enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres Effekte aus der Übergangskonsolidierung der FraSec Aviation Security GmbH (11,1 Mio €) sowie aus der Beilegung eines Rechtsstreits bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA (11,0 Mio €).

Aufwand

Der Personalaufwand im Konzern erhöhte sich im Geschäftsjahr 2024 um 126,4 Mio € auf 1.202,4 Mio €. Die Erhöhung ist vor allem auf Tariferhöhungen und einen höheren Personalbestand am Standort Frankfurt zurückzuführen.
Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) im Konzern lag bei 2.071,7 Mio € (+241,7 Mio €). Die Sachaufwendungen bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betrugen im Berichtsjahr 1.536,8 Mio € (+222,2 Mio €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene variable Konzessionsabgaben und umsatzabhängige Leasingzahlungen der internationalen Konzern-Gesellschaften (+125,7 Mio €) sowie höhere Aufwendungen für Fremdleistungen (+53,3 Mio €) zurückzuführen.

EBITDA und EBIT

Das Konzern-EBITDA lag mit 1.301,8 Mio € um 97,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Die Abschreibungen erhöhten sich im Geschäftsjahr um 31,1 Mio € auf 532,3 Mio €, insbesondere aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung nicht mehr werthaltiger Flughafeninfrastruktur in Frankfurt (20,2 Mio €). Dies führte zu einem Konzern-EBIT von 769,5 Mio € (+66,7 Mio €).

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf -87,8 Mio € (im Vorjahr: -148,9 Mio €).
Die Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das gestiegene sonstige Finanzergebnis (+59,4 Mio €) zurückzuführen. Dies wurde im Geschäftsjahr insbesondere durch die Bewertung der Anteile an der VVSS Limited Liability Company (VVSS) zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 45,0 Mio € positiv beeinflusst. Mit der Veräußerung der Anteile beendete Fraport sein Engagement am Flughafen Pulkovo.
Darüber hinaus konnte das Zinsergebnis um 12,2 Mio € verbessert werden. Die Zinserträge erhöhten sich im Geschäftsjahr 2024 um 43,7 Mio € auf 144,6 Mio €, primär aufgrund höherer Zinsen aus Tages- und Termingeldern. Die Zinsaufwendungen lagen im Berichtszeitraum mit 349,4 Mio € um 31,5 Mio € über dem Vorjahr (im Vorjahr: 317,9 Mio €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus höheren Finanzierungskosten bei der Fraport AG.
Das Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen sank um 10,5 Mio €, maßgeblich beeinflusst durch das Ergebnis der für den Ausbau verantwortlichen Gesellschaft in Antalya, deren operative Betriebszeit Anfang 2027 beginnt (-16,7 Mio €; im Vorjahr: 5,1 Mio €). Demgegenüber stand die positive Ergebnisentwicklung der operativen Betreibergesellschaft in Antalya (+9,1 Mio €).

EBT, Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

Das EBT im Berichtszeitraum belief sich auf 681,7 Mio € (im Vorjahr: 553,9 Mio €). Bei einer Konzern-Steuerquote von 26,4 % ergab sich ein Ertragsteueraufwand von 179,8 Mio € (im Vorjahr: 123,4 Mio €). Das Konzern-Ergebnis lag bei 501,9 Mio € (im Vorjahr: 430,5 Mio €). Dies führte zu einem unverwässerten Ergebnis je Aktie von 4,88 € (im Vorjahr: 4,26 €).

Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

in Mio €	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	4.427,0	4.000,5	+426,5	+10,7
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	3.892,1	3.485,1	+407,0	+11,7
Personalaufwand	1.202,4	1.076,0	+126,4	+11,7
Materialaufwand	1.851,5	1.637,3	+214,2	+13,1
EBITDA	1.301,8	1.204,0	+97,8	+8,1
Abschreibungen	532,3	501,2	+31,1	+6,2
EBIT	769,5	702,8	+66,7	+9,5
Konzern-Ergebnis	501,9	430,5	+71,4	+16,6
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	19.211	18.057	+1.154	+6,4
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	19.001	17.840	+1.161	+6,5

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2024	Unterjährige Anpassungen Q2/6M Halbjahresbericht 2024	Gegebene Prognose 2023	2023	Veränderung	Veränderung in %
EBITDA	1.301,8	Etwa die Mitte der prognostizierten Bandbreiten	Zwischen etwa 1.260 Mio € bis circa 1.360 Mio €	1.204,0	+97,8	+8,1
Konzern-Ergebnis	501,9	Etwa die Mitte der prognostizierten Bandbreiten	Zwischen rund 435 Mio € bis etwa 535 Mio € erwartet	430,5	+71,4	+16,6
Dividende je Aktie (€)	0,0	–	Keine Ausschüttung	0,0	0,0	–

Die Kennzahlen EBITDA und Konzern-Ergebnis entwickelten sich in der Mitte der angegebenen Bandbreite der Prognose.

Ertragslage Segmente

Die Umsatzerlöse des Segments **Aviation** stiegen im Geschäftsjahr 2024 um 135,7 Mio € auf 1.234,5 Mio € (+12,3 %). Im Wesentlichen trugen gestiegene Umsätze aus Flughafenentgelten um +111,1 Mio € auf 925,5 Mio € aufgrund von positiven Preis- und Verkehrsmengeneffekten zum Umsatzwachstum bei. Verkehrsmengenbedingt erhöhten sich auch die Umsatzerlöse aus Sicherheitsgebühren um 22,9 Mio € auf 262,1 Mio €. Der Personalaufwand lag um 31,7 Mio € über dem Wert des Vorjahres im Wesentlichen aufgrund von Personalmengen- und Preiseffekten. Die Materialaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 25,0 Mio € auf 280,9 Mio €. Dies stand insbesondere mit gestiegenen Aufwendungen für Fremdleistungen zur Steuerung der Luftsicherheitskontrollen im Zusammenhang. Aufgrund der positiven operativen Entwicklung lag das Segment-EBITDA bei 373,6 Mio € (+65,3 Mio €). Bei höheren Abschreibungen (+14,1 Mio €) belief sich das EBIT auf 203,0 Mio € (+51,2 Mio €).

Aviation

in Mio €	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.234,5	1.098,8	+135,7	+12,3
Personalaufwand	275,7	244,0	+31,7	+13,0
Materialaufwand	280,9	255,9	+25,0	+9,8
EBITDA	373,6	308,3	+65,3	+21,2
Abschreibungen	170,6	156,5	+14,1	+9,0
EBIT	203,0	151,8	+51,2	+33,7
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	3.727	3.496	+231	+6,6
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	3.614	3.447	+167	+4,8

Die Umsatzerlöse des Segments **Retail & Real Estate** erhöhten sich auf 536,7 Mio € (+37,9 Mio €). Das Umsatzwachstum ist insbesondere auf gestiegene Retail- und Parkierungserlöse (+11,3 Mio € beziehungsweise +6,8 Mio €) zurückzuführen. Der Netto-Retail-Erlös je Passagier lag bei 3,35 € (im Vorjahr: 3,30 €). Der Personal- und Materialaufwand nahmen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,2 Mio € beziehungsweise 8,0 Mio € zu. Trotz gestiegener interner Belastungen für Instandhaltungsmaßnahmen stieg das Segment-EBITDA leicht auf 374,6 Mio € (+4,7 Mio €) an. Bei höheren Abschreibungen (+5,4 Mio €) lag das Segment-EBIT mit 273,3 Mio € auf Vorjahresniveau (-0,7 Mio €).

Retail & Real Estate

in Mio €	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	536,7	498,8	+37,9	+7,6
Personalaufwand	55,8	54,6	+1,2	+2,2
Materialaufwand	166,6	158,6	+8,0	+5,0
EBITDA	374,6	369,9	+4,7	+1,3
Abschreibungen	101,3	95,9	+5,4	+5,6
EBIT	273,3	274,0	–0,7	–0,3
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	612	600	+12	+2,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	603	594	+9	+1,5

Im Berichtsjahr 2024 nahm der Umsatz im Segment **Ground Handling** um 68,7 Mio € auf 745,5 Mio € zu. Der Verkehrsanstieg am Flughafen Frankfurt sowie Preissteigerungen führten zu höheren Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+41,9 Mio €) und Bodenverkehrsdienstleistungen (+26,4 Mio €). Die Personalaufwendungen im Segment erhöhten sich um 61,6 Mio € auf 513,3 Mio €. Grund dafür waren Personalmengen- sowie Preiseffekte vor allem bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services. Der Materialaufwand lag mit 112,0 Mio € leicht über dem Wert des Vorjahres (+3,1 Mio €). Das Segment-EBITDA lag bei -39,8 Mio € (im Vorjahr: -34,0 Mio €), das Segment-EBIT bei -81,9 Mio € (im Vorjahr: -73,9 Mio €).

Ground Handling

in Mio €	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	745,5	676,8	+68,7	+10,2
Personalaufwand	513,3	451,7	+61,6	+13,6
Materialaufwand	112,0	108,9	+3,1	+2,8
EBITDA	–39,8	–34,0	–5,8	–17,1
Abschreibungen	42,1	39,9	+2,2	+5,5
EBIT	–81,9	–73,9	–8,0	–10,8
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	8.517	8.010	+507	+6,3
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	8.319	7.716	+603	+7,8

Die Umsatzerlöse im Segment **International Activities & Services** lagen im Berichtszeitraum bei 1.910,3 Mio € (+184,2 Mio €). Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse aufgrund der konzernweiten positiven Verkehrsentwicklung auf 1.375,4 Mio € (+164,7 Mio €). Grund für den Anstieg waren neben der positiven Verkehrsentwicklung an den internationalen Konzern-Flughäfen Fraport Greece (+49,9 Mio € bereinigter Umsatz) und Lima (+46,2 Mio € bereinigter Umsatz) auch die operative Übernahme des Centermanagements an den Flughäfen Dulles und Ronald Reagan in Washington D.C. Im Zusammenhang mit der gesunkenen Passagierzahl, bedingt durch die Überschwemmung des Flughafens Porto Alegre, reduzierten sich die bereinigten Umsatzerlöse bei Fraport Brasil um 25,0 Mio €.

Die übrigen Erträge des Segments erhöhten sich um 30,8 Mio € auf 74,4 Mio € (im Vorjahr: 43,7 Mio €) im Wesentlichen durch die Kompensation negativer wirtschaftlicher Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei Fraport Greece (28,0 Mio €) sowie durch Kompensationen an den Standorten Porto Alegre und Fortaleza . Im Vorjahreszeitraum waren die übrigen Erträge im Wesentlichen von der Beilegung eines Rechtsstreits im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Konzession am Flughafen in Pittsburgh positiv beeinflusst (11,0 Mio €).

Der Personalaufwand erhöhte sich vor allem aufgrund des höheren Personalbedarf im Rahmen des Verkehrswachstums um 31,9 Mio € auf 357,6 Mio €. Der Materialaufwand des Segments stieg im Vergleich zum Vorjahr um 178,1 Mio € auf 1.292,0 Mio €. Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Materialaufwendungen um 158,6 Mio € auf 757,1 Mio €. Grund dafür waren insbesondere gestiegene variable Konzessionsabgaben, vor allem bei den Konzern-Gesellschaften Lima und Fraport Greece. Das Segment-EBITDA stieg trotz des gesunkenen Ergebnisbeitrags aus Fraport Brasil auf 593,4 Mio € (+33,6 Mio €). Bei gestiegenen Abschreibungen (+9,4 Mio €) lag das Segment-EBIT bei 375,1 Mio € (+24,2 Mio €).

International Activities & Services

in Mio €	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.910,3	1.726,1	+184,2	+10,7
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.375,4	1.210,7	+164,7	+13,6
Personalaufwand	357,6	325,7	+31,9	+9,8
Materialaufwand	1.292,0	1.113,9	+178,1	+16,0
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	757,1	598,5	+158,6	+26,5
EBITDA	593,4	559,8	+33,6	+6,0
Abschreibungen	218,3	208,9	+9,4	+4,5
EBIT	375,1	350,9	+24,2	+6,9
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	6.355	5.951	+404	+6,8
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.465	6.083	+382	+6,3

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

in Mio €	Anteil in %	Umsatz[1]			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2024	2023	Δ %	2024	2023	Δ %	2024	2023	Δ %	2024	2023	Δ %
Fraport USA	100	185,3	115,7	+60,2	61,9	61,6	+0,5	27,5	29,0	–5,2	16,7	16,4	+1,8
Fraport Slovenija	100	50,5	43,4	+16,4	19,7	12,8	+53,9	10,2	2,4	> 100	8,3	1,8	> 100
Fortaleza + Porto Alegre[2]	100	91,5	108,3	–15,5	50,2	66,4	–24,4	18,2	31,0	–41,3	–5,7	2,4	–
Lima	80,01	835,0	792,0	+5,4	122,7	109,2	+12,4	84,2	80,3	+4,9	37,6	32,1	+17,1
Fraport Greece[3]	65	609,6	545,2	+11,8	288,1	271,3	+6,2	223,8	206,3	+8,5	111,1	79,1	+40,5
Twin Star	60	58,2	51,2	+13,7	22,8	20,6	+10,7	13,3	10,9	+22,0	8,4	5,8	+44,8
Antalya	51/50[4]	515,9	467,7	+10,3	373,5	371,6	+0,5	251,9	255,3	–1,3	181,8	163,7	+11,1

[1] Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2024: 372,6 Mio € (2023: 326,4 Mio €); Fraport Greece 2024: 558,2 Mio € (2023: 508,3 Mio €); Fortaleza + Porto Alegre: 2024: 70,4 Mio € (2023: 95,4 Mio €); Antalya 2024: 513,3 Mio € (2023: 463,2 Mio €).

[2] Summe der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

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

[4] Kapitalanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Die Umsatzerlöse bei **Fraport USA** stiegen im Geschäftsjahr 2024 vor allem aufgrund der operativen Übernahme des Centermanagements an den Flughäfen Dulles und Ronald Reagan in Washington auf 185,3 Mio € (+69,6 Mio €). Die übrigen Erträge lagen bei 5,1 Mio €. Im Vorjahr wurden die übrigen Erträge im Wesentlichen durch die Beilegung eines Rechtsstreits im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung des Retail-Konzessionsvertrags in Pittsburgh (11,0 Mio €) getragen. Der operative Aufwand nahm um 63,3 Mio € auf 128,5 Mio € zu. Auch hier war die Aufnahme der neuen Konzession in Washington D.C. der wesentliche Grund. Das EBITDA lag mit 61,9 Mio € auf dem Niveau des Vorjahres. Bei gestiegenen Abschreibungen (+2,0 Mio €) belief sich das EBIT auf 27,5 Mio € (im Vorjahr: 29,0 Mio €). Das Ergebnis betrug 16,7 Mio € (im Vorjahr: 16,4 €).

Die gestiegene Nachfrage nach Reisen im Jahr 2024 sowie Preiseffekte führten bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** zu höheren Umsatzerlösen in Höhe von 50,5 Mio € (+7,1 Mio €). Der operative Aufwand nahm im Wesentlichen aufgrund von einem erhöhten Personalbedarf und Preiseffekten um 2,2 Mio € auf 33,3 Mio € zu. Das EBITDA verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,9 Mio € auf 19,7 Mio €. Bei gesunkenen Abschreibungen lag das EBIT bei 10,2 Mio € (im Vorjahr: 2,4 Mio €). Das Ergebnis stieg auf 8,3 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €).

Die **brasilianischen** Konzern-Gesellschaften wurden maßgeblich durch die Einstellung des Flugbetriebs in Porto Alegre zwischen Mai und Oktober 2024 beeinflusst. Dies spiegelte sich in gesunkenen Umsatzerlösen in Höhe von 91,5 Mio € (-16,8 Mio €) wider. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 reduzierte sich der Umsatz auf 70,4 Mio € (-25,0 Mio €).
Die übrigen Erträge enthielten eine Versicherungsleistung für entstandene Schäden durch die Überflutung in Porto Alegre und eine Entschädigung für operative Aufwendungen sowie Kompensationen der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie für den Flughafen Fortaleza in Höhe von 24,3 Mio €.
Der Personalaufwand blieb mit 15,1 Mio € konstant auf dem Niveau des Vorjahres (15,3 Mio €). Der Materialaufwand erhöhte sich leicht um 3,7 Mio € auf 42,9 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 reduzierte sich der Materialaufwand um 4,6 Mio € auf 21,8 Mio €. Das EBITDA war mit 50,2 Mio € (-16,2 Mio €) und das EBIT mit 18,2 Mio € (-12,8 Mio €) rückläufig. Das Ergebnis lag bei -5,7 Mio € (im Vorjahr: 2,4 Mio €).

Die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft in **Lima** waren mit 835,0 Mio € (+43,0 Mio €) positiv von der Verkehrsentwicklung beeinflusst. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 lagen die Umsatzerlöse bei 372,6 Mio € (+46,2 Mio €). Der Personalaufwand erhöhte sich auf 21,9 Mio € (+2,8 Mio €). Auch der Materialaufwand stieg im Vorjahresvergleich um 26,4 Mio € auf 678,2 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Materialaufwendungen um 29,6 Mio € auf 215,8 Mio €. Dies lag in verkehrsmengenbedingt höheren Konzessionsabgaben begründet. Das EBITDA lag mit 122,7 Mio € um 13,5 Mio € über dem Vorjahreswert. Trotz gestiegener Abschreibungen (+9,6 Mio €) erhöhte sich das EBIT im Vorjahresvergleich auf 84,2 Mio € (+3,9 Mio €). Bei einem verbesserten Finanzergebnis belief sich das Ergebnis auf 37,6 Mio € (+5,5 Mio €).

2024 erzielte **Fraport Greece** Umsatzerlöse in Höhe von 609,6 Mio € (+64,4 Mio €). Bereinigt um Auftragserlöse aus Investitionsmaßnahmen aus der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 49,9 Mio € auf 558,2 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf verkehrsmengenbedingt gestiegener Flughafenentgelte und Retailerlöse zurückzuführen. Die Kompensation negativer wirtschaftlicher Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in Höhe von 28,0 Mio € beeinflusste positiv die übrigen Erträge (im Vorjahr: 0,2 Mio €). Der Personalaufwand stieg aufgrund von Mengen- und Preiseffekten um 2,9 Mio € auf 39,6 Mio €. Der Materialaufwand erhöhte sich um 67,3 Mio € auf 274,0 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Materialaufwendungen um 52,8 Mio € auf 222,6 Mio €. Das EBITDA und das EBIT lagen mit 288,1 Mio € beziehungsweise 223,8 Mio € über dem Vorjahresniveau (+16,8 Mio € beziehungsweise +17,5 Mio €). Das Finanzergebnis verbesserte sich leicht und führte zu einem Ergebnis von 111,1 Mio € (+32,0 Mio €).

Trotz geringeren Verkehrsaufkommen stiegen die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** aufgrund von Preiseffekten auf 58,2 Mio € (+7,0 Mio €). Getrieben durch Personalmengen- und Preiseffekte lag der operative Aufwand im Berichtszeitraum bei 35,8 Mio € (+4,3 Mio €). Das EBITDA verbesserte sich entsprechend leicht auf 22,8 Mio € (+2,2 Mio €). Das EBIT belief sich auf 13,3 Mio € und das Ergebnis auf 8,4 Mio €.

Die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 515,9 Mio € und somit einen verkehrsmengenbedingten Umsatzanstieg von 48,2 Mio €. Das EBITDA lag bei 373,5 Mio €. Das EBIT war mit 251,9 Mio € leicht rückläufig (im Vorjahr: 255,3 Mio €). Das Ergebnis belief sich auf 181,8 Mio € (im Vorjahr: 163,7 Mio €).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

EBITDA in Mio €	2024	Prognose Geschäftsbericht 2023 [Unterjährige Anpassung 2024]	2023	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	373,6	Anstieg gegenüber Vorjahr, dennoch unter 400 Mio €	308,3	+65,3	+21,2
Retail & Real Estate	374,6	Verbesserung auf 400 Mio € bis leicht darüber [Über Vorjahr, aber unter 400 Mio €]	369,9	+4,7	+1,3
Ground Handling	–39,8	Etwa ausgeglichenes EBITDA [Verbesserung, aber weiter negativ]	–34,0	–5,8	–17,1
International Activities & Services	593,4	Konstantes bis leicht über Vorjahr [Verbesserung gegenüber Vorjahr]	559,8	+33,6	+6,0

Die prognostizierten Kennzahlen entwickelten sich weitgehend innerhalb der im Geschäftsbericht 2023 abgegebenen und im Q3/9M-Quartalsbericht teilweise präzisierten Prognosen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** lag zum 31. Dezember 2024 mit 20.252,8 Mio € um 1.361,9 Mio € (+7,2 %) über dem Vorjahreswert.

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich um 1.222,7 Mio € auf 16.275,8 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Sachanlagevermögens (+898,8 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 400,7 Mio €. Die anderen Finanzanlagen verringerten sich um 118,8 Mio € aufgrund von fristigkeitsbedingten Umgliederungen, denen geringere Wertpapierzugänge sowie Anlagen in Schuldscheindarlehen gegenüberstanden.

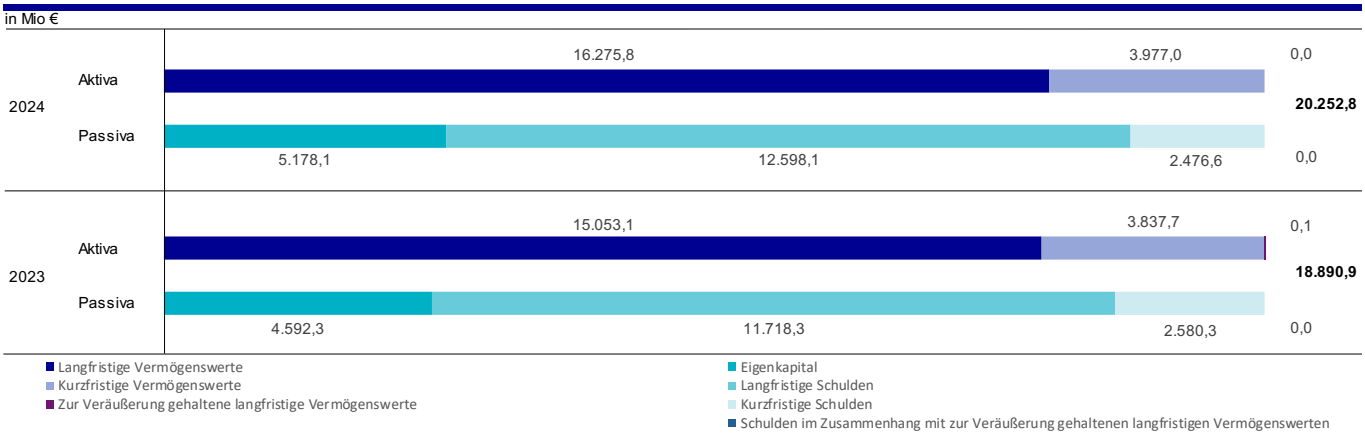
Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.977,0 Mio € um 139,3 Mio € über dem Wert vom 31. Dezember 2023. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Zahlungsmittelstands um 235,7 Mio € sowie stichtagsbedingt höhere nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte (+60,3 Mio €) zurückzuführen. Demgegenüber reduzierten sich die anderen kurzfristigen Finanzanlagen um 167,2 Mio €. Den oben genannten fristigkeitsbedingten Umgliederungen sowie weiteren Wertpapierzugängen standen höhere planmäßige Abgänge gegenüber.

Das **Eigenkapital** lag zum Bilanzstichtag 2024 mit 5.178,1 Mio € um 585,8 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem positiven Konzern-Ergebnis von 501,9 Mio €. Die **Eigenkapitalquote** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 23,8 % (31. Dezember 2023: 22,9 %).

Die **langfristigen Schulden** stiegen um 879,8 Mio € auf 12.598,1 Mio € (+7,5 %). Die Erhöhung resultierte hauptsächlich aus dem Anstieg der Finanzschulden durch die Anleiheemission im zweiten Quartal 2024 sowie der Aufnahme weiterer langfristiger Finanzschulden der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaft Lima (+764,3 Mio €). Diesen standen insbesondere fristigkeitsbedingte Umgliederungen in die kurzfristigen Finanzschulden gegenüber. Die **kurzfristigen Schulden** verringerten sich im Berichtszeitraum um 103,7 Mio € auf 2.476,6 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf die Reduzierung der kurzfristigen Finanzschulden (-193,1 Mio €), hauptsächlich aufgrund der Rückzahlung einer bestehenden Anleihe, zurückzuführen. Demgegenüber standen fristigkeitsbedingte Umgliederungen vormals langfristiger Finanzschulden. Darüber hinaus erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stichtagsbedingt um 57,7 Mio € auf 488,5 Mio €.

Die **Brutto-Finanzschulden** zum 31. Dezember 2024 lagen bei 12.325,1 Mio € und damit um 571,2 Mio € über dem Wert von 11.753,9 Mio € zum 31. Dezember 2023. Die **Konzern-Liquidität** bestand zum Bilanzstichtag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 2.646,2 Mio € und Anderen Finanzanlagen in Höhe von 1.290,4 Mio €. In einer Gesamthöhe von 3.936,6 Mio € reduzierte sich diese im Vorjahresvergleich um 104,7 Mio €. Die **Netto-Finanzschulden** stiegen korrespondierend um 675,9 Mio € auf 8.388,5 Mio € (31. Dezember 2023: 7.712,6 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 173,7 % (Wert zum 31. Dezember 2023: 178,6 %). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von 6,4 (im Vorjahr: 6,4).

Bilanzstruktur zum 31. Dezember



Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2024 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 1.845,8 Mio € und damit um 344,1 Mio € über Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.501,7 Mio €). Sie betrafen mit 1.281,3 Mio € das Sachanlagevermögen (im Vorjahr: 955,8 Mio €) sowie mit 546,7 Mio € (im Vorjahr: 536,9 Mio €) die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“. Auf den Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ entfielen 15,8 Mio € (im Vorjahr: 7,7 Mio €) und auf „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ 2,0 Mio € (im Vorjahr: 1,3 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitzinsen belief sich auf 121,4 Mio € (im Vorjahr: 71,0 Mio €).

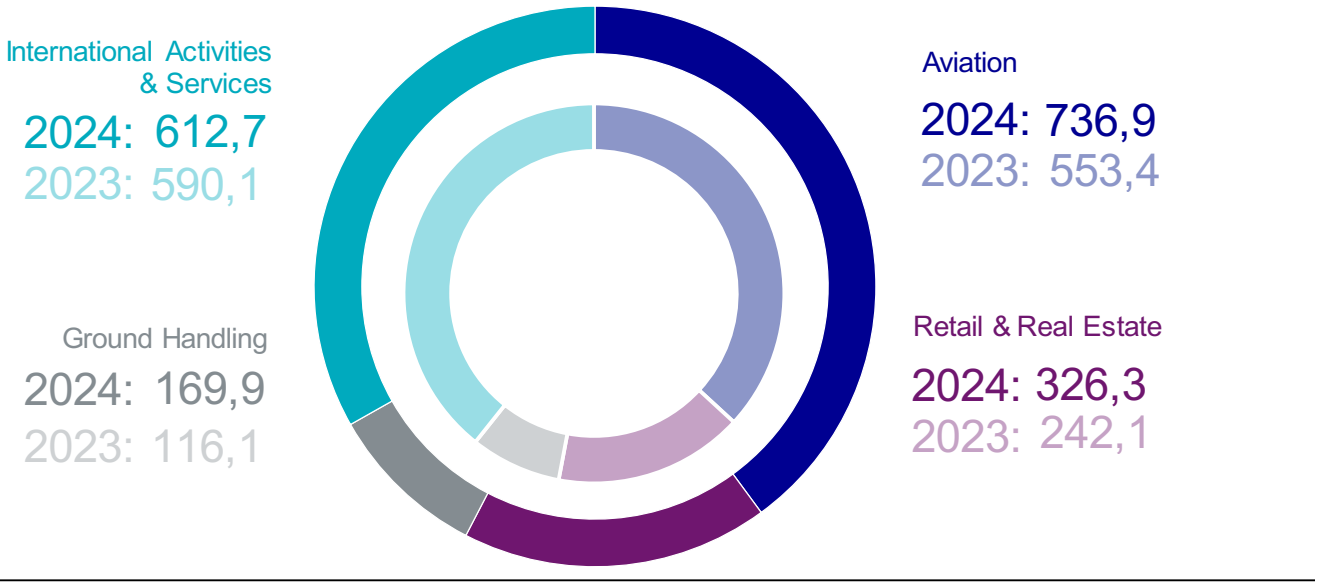
Bei der Fraport AG betrugen die Zugänge zum Anlagevermögen 1.276,5 Mio € (im Vorjahr: 935,6 Mio €). Die Investitionen betrafen überwiegend das Projekt Ausbau Süd am Standort Frankfurt – insbesondere im Zusammenhang mit dem Terminal 3 und dem Personentransportsystem – sowie Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur.

Auch im Geschäftsjahr 2025 werden die Anlagenzugänge im Wesentlichen von den mehrjährigen Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt geprägt sein.

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

Zugänge je Segment

in Mio €



Die Investitionen im Segment **Aviation** in Höhe von 736,9 Mio € (im Vorjahr: 553,4 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 2024 entfielen 326,3 Mio € der Anlagenzugänge auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 242,1 Mio €). Die Maßnahmen betrafen ebenfalls insbesondere das Projekt Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 169,9 Mio € (im Vorjahr: 116,1 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 612,7 Mio € (im Vorjahr: 590,1 Mio €). Die Zugänge resultierten insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur.

Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2024 wurde ein **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** in Höhe von 1.179,1 Mio € (2023: 863,2 Mio €) erzielt. Die Verbesserung um 315,9 Mio € gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus dem verbesserten Betriebsergebnis, positiven Effekten aus der Veränderung des Working Capitals sowie einem gestiegenen Saldo aus den Zinsein- und -auszahlungen.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 1.760,5 Mio € um 277,9 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. Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** auf 1.513,6 Mio € (2023: 1.818,9 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 305,5 Mio € auf 489,9 Mio €. Die Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden waren insbesondere durch die Anleiheemission im zweiten Quartal 2024 beeinflusst. Demgegenüber wirkte sich die Ablösung der bestehenden Anleihe maßgeblich auf die Rückzahlung der langfristigen Finanzschulden aus. Die weiteren wesentlichen Mittelaufnahmen betreffen die Projektfinanzierung bei der Konzern-Gesellschaft Lima. Bei den Kapitalerhöhungen „Nicht beherrschende Anteile“ handelt es sich um Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaft Lima. Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2024 einen Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung von 950,5 Mio € (2023: 796,5 Mio €) aus.

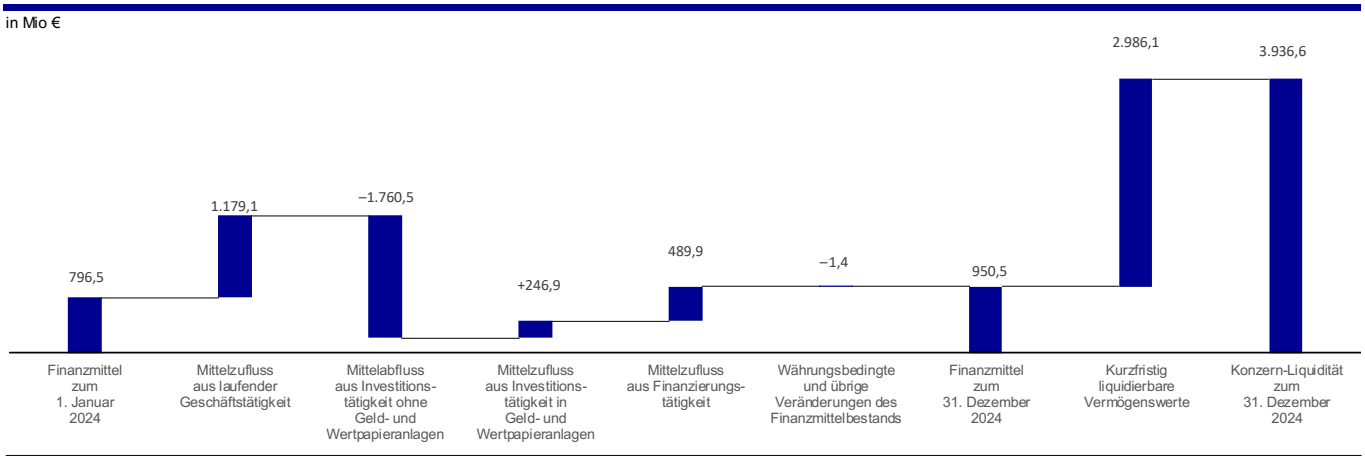
Der **Free Cash Flow** lag bei -674,7 Mio € (2023: -656,4 Mio €).

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

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Bank- und Kassenbestände	177,6	290,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt	772,9	506,1
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	**950,5**	**796,5**
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt	1.695,7	1.614,0
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	**2.646,2**	**2.410,5**

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns auch im Jahr 2024 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitenprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix aus Schuldscheindarlehen (20,7 %), Unternehmensanleihen (17,1 %), bilateralen Kreditvereinbarungen (42,9 %) sowie Projektfinanzierungen (19,3 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Im Zuge der Projektfinanzierung in Lima wurden 2023 Zinssicherungsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus der Projektfinanzierung zu reduzieren. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 797,7 Mio € (im Vorjahr: 530,7 Mio €). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 5,9 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 4,8 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 3,2 %.

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 2024 die Mittelbeschaffung durch die Ziehung projektspezifischer Finanzierungen teilweise in Verbindung mit der zusätzlichen Einbringung von Eigenkapital. 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

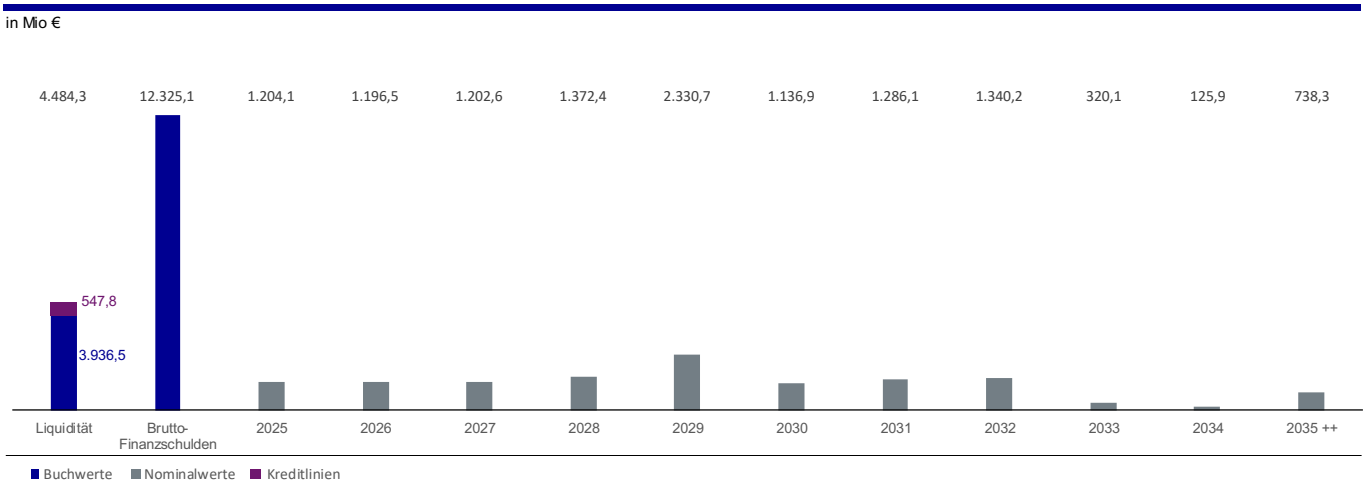
Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2012 – 2024	2.539,5	2025 – 2037	Endfällig	Fix	0,5 % – 5,084 % p. a.
					Variabel	6M-Euribor + Marge
Unternehmensanleihen	2009 – 2024	2.100,0	2027 – 2032	Endfällig	Fix	1,875 % – 5,875 % p.a.
Bilaterale Kreditvereinbarungen	1999 – 2024	5.252,3	2025 – 2032	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,378 % – 5,06 % p. a.
Projektfinanzierungen (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2024	2.362,0	2025 – 2045	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Fix und Variabel	4,49 % – 10,56 % p. a.

Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten beispielsweise mit Negativverpflichtungen („Negative Pledge“) und Gleichrangerklärungen („Pari passu“) zwei nicht finanzielle Kreditklauseln. Lediglich in den zweckgebundenen bilateralen Darlehen der Fraport AG bestehen darüberhinausgehende Kreditklauseln.

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Peru, 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 Fälligstellung der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen.

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

Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2024



Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2024 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

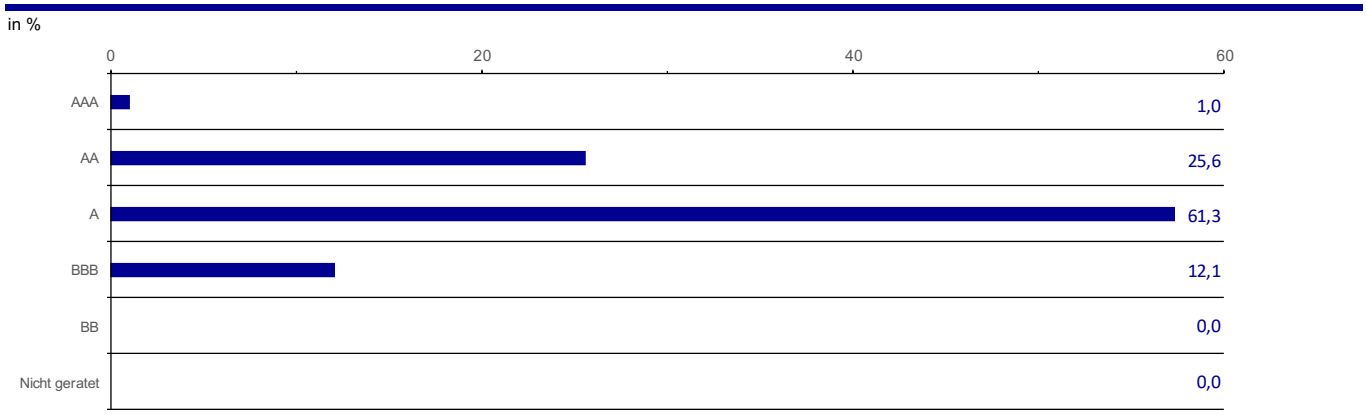
Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte[1] in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	273,5	1,3	Fix
Termingelder	1.685,0	0,5	Fix
Anleihen	73,1	1,5	Variabel
	814,7	1,0	Fix
davon Finanztitel	73,1	1,5	Variabel
	270,2	1,5	Fix
davon Versicherungen	0,0	0,0	Variabel
	14,7	1,0	Fix
davon Industrie	529,9	1,0	Fix
Commercial Papers	128,9	0,3	Fix

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

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

Ratingstruktur der Anlagen



Zum Bilanzstichtag befanden sich ausschließlich geratete Assets im Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2024 einen Wert von -1,0 % (-31,1 Mio €) auf.

Die Liquidität in den vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften betrug 945,2 Mio € (im Vorjahr: 780,7 Mio €). Da diese – aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset-Managements der Fraport AG.

Zum Bilanzstichtag 2024 standen dem Fraport-Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 547,8 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 958,6 Mio €), die jedoch in Höhe von 211,9 Mio € für zukünftige Infrastrukturinvestitionen zweckgebunden sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 335,9 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 489,2 Mio €).

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2024	Prognose im Geschäftsbericht 2023 [Unterjährige Anpassungen 2024]	2023	Veränderung	Veränderung in %
Free Cash Flow (in Mio €)	–674,7	Negativ im mittleren dreistelligen Mio-€-Bereich	–656,4	–18,3	–2,8
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,4	In etwa Niveau von 2023	6,4	0,0	–
Konzern-Liquidität (in Mio €)	3.936,6	Unter dem Niveau von 2023	4.041,3	–104,7	–2,6

Die Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage entwickelten sich innerhalb der Prognose für das Geschäftsjahr 2024.

Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Adjustiertes EBIT[1)]	885,9	822,9	207,3	155,2	272,8	273,3	–78,8	–73,8	484,6	468,2
Fraport-Assets	13.988,8	12.477,7	5.224,7	4.664,1	3.109,7	2.893,5	1.080,3	953,2	4.574,1	3.966,9
Kapitalkosten vor Steuern	1.119,1	948,3	418,0	354,5	248,8	219,9	86,4	72,4	365,9	301,5
Wertbeitrag vor Steuern	–233,3	–125,4	–210,8	–199,2	24,0	53,4	–165,2	–146,2	118,7	166,7
ROFRA in %	6,3	6,6	4,0	3,3	8,8	9,4	–7,3	–7,7	10,6	11,8

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

Im Geschäftsjahr 2024 verschlechterte sich der **Wertbeitrag** des Fraport-Konzerns um 107,9 Mio € auf -233,3 Mio € (im Vorjahr: -125,4 Mio €) und liegt weiterhin im negativen Bereich.

Im Wesentlichen trug die positive Verkehrsentwicklung im Konzern zu einem um 63,0 Mio € auf 885,9 Mio € verbesserten adjustierten EBIT bei (im Vorjahr: 822,9 Mio €). Gegenläufig führten die gestiegenen Investitionen insbesondere in die Ausbauprojekte in Frankfurt und Lima sowie der Anstieg des WACC von 7,6 % auf 8,0 % zu höheren Kapitalkosten.

Der **ROFRA** des Fraport-Konzerns reduzierte sich bedingt durch gestiegene Investitionen um 0,3 Prozentpunkte auf 6,3 % (im Vorjahr: 6,6 %).

Der Wertbeitrag des Segments **Aviation** wird weiterhin von den voranschreitenden Bautätigkeiten im Rahmen des Projekts Ausbau Süd sowie dem Anstieg der Kapitalkosten bestimmt. Dieser sank trotz der positiven operativen Entwicklung um -11,6 Mio € auf -210,8 Mio € (im Vorjahr: -199,2 Mio €). Der Segment-ROFRA verbesserte sich von 3,3 % auf 4,0 %.

Im Segment **Retail & Real Estate** führten gestiegene Fraport-Assets im Zuge des Ausbauprojekts in Frankfurt zu einem Rückgang des Wertbeitrags von 53,4 Mio € auf 24,0 Mio € (-29,4 Mio €) sowie des ROFRA auf 8,8 % (im Vorjahr: 9,4 %).

Der Wertbeitrag im Segment **Ground Handling** reduzierte sich auf -165,2 Mio € (im Vorjahr: -146,2 Mio €) im Wesentlichen durch den Anstieg der Kapitalkosten. Der Segment-ROFRA verbesserte sich auf -7,3 % (im Vorjahr: -7,7 %).

Der Wertbeitrag des Segments **International Activities & Services** reduzierte sich von 166,7 Mio € auf 118,7 Mio € (-48 Mio €). Dies lag im Wesentlichen an einem Anstieg der Investitionen für den Ausbau am Flughafen Lima. Korrespondierend zum Wertbeitrag reduzierte sich der Segment-ROFRA von 11,8 % auf 10,6 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2024	Prognose Geschäftsbericht 2023	2023	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-ROFRA (%)	6,3	In etwa auf dem Niveau von 2023 bis leicht drüber	6,6	–0,3 PP	–

Der Konzern-ROFRA lag trotz des positiven operativen Ergebnisses mit 6,3 % geringfügig unter der gegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2024.

Strategische nichtfinanzielle Kennzahlen

Passagierentwicklung

Die konzernweite Passagierzahl an den vollkonsolidierten Standorten stieg im Vorjahresvergleicht um 2,9 % auf 136,4 Mio. Gebremst wurde die Entwicklung durch die temporäre Schließung des Standortes Porto Alegre sowie durch den Verkehrsrückgang bei Fraport Twin Star. Die Entwicklung der weiteren Standorte ist im Kapitel Geschäftsverlauf detailliert dargestellt. In Höhe von 61,6 Mio Passagieren lag der Zuwachs am Standort Frankfurt bei 3,7 % und damit in der unteren Hälfte der gegebenen Prognose.

Globalzufriedenheit der Passagiere

Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt verbesserte sich im Jahr 2024 um drei Prozentpunkte auf 70 %. Die allgemeine Zufriedenheit (Top-Box-Anteil Globalzufriedenheit) erreichte dabei im ersten Quartal mit 73 % ihren Jahreshöchstwert. Im zweiten Quartal sank der Top-Box-Wert zunächst auf 70 %, im dritten Quartal weiter auf 69 %, bevor er im Schlussquartal auf 70 % anstieg. Neben der Globalzufriedenheit verzeichneten weitere 18 Zufriedenheitskriterien wachsende Top-Box-Ergebnisse, allen voran die Zufriedenheit mit den Wartezeiten an der Sicherheitskontrolle und dem Umsteigeprozess insgesamt. Jeweils um fünf Prozentpunkte konnten die Freundlichkeit des Personals an der Passkontrolle und die Produktvielfalt in den Duty-Free/Travel-Value-Shops zulegen. Bei lediglich vier der 28 im Berichtsjahr abgefragten Kriterien waren Rückgänge zu verzeichnen, darunter die Wartezeiten am Check-in-Schalter sowie die Orientierung und Beschilderung insgesamt am Flughafen. Die wieder aufgenommenen Kriterien „Verfügbarkeit von Informationsanzeigen über abgehende Flüge und Abfluggates in den Terminals“ und „Beschilderung zum Auffinden des Abfluggates“ erzielten 76 % beziehungsweise 80 % Top-Box-Anteil.

An den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen erreichte die Globalzufriedenheit im Berichtsjahr 2024 einen kumulierten Wert von 82 % – ein Plus von zwei Prozentpunkten gegenüber 2023. Zur Ermittlung der Globalzufriedenheit im Konzern wurden an den Standorten in Slowenien, Bulgarien, Brasilien, Peru und Griechenland insgesamt knapp 35.000 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 77 %, was einer Zunahme von drei Prozentpunkten im Vergleich zum Berichtsjahr 2023 entspricht.

Zufriedenheit der Beschäftigten

Die konzernweite Befragung der Beschäftigten (Fraport-Barometer) wurde im Oktober 2024 durchgeführt. Die Zufriedenheit der Beschäftigten im Fraport-Konzern hat sich gegenüber 2022 deutlich von 4,76 auf 5,01 verbessert (Bewertung von 1 bis 7,7 entspricht dem besten Wert). In diese Kennzahl fließen die Bewertungen der Fraport AG, der zwölf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie von Fraport Slovenija, Twin Star, Fortaleza, Porto Alegre, Lima, Fraport Greece und Fraport USA ein. Die Rücklaufquote betrug 47 % und verbesserte sich um einen Prozentpunkt im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2022. Die durchschnittlichen Bewertungen der Themenfelder (Zufriedenheitsaspekte) lagen bei 4,79 (2022: 4,40) für den Arbeitgeber, 5,01 (2022: 4,79) für den Arbeitsplatz, 5,12 (2022: 4,98) für das Team und 5,13 (2022: 4,86) für die Führungskraft. Die Durchschnittsquote der Zufriedenheit der Beschäftigten der Fraport AG lag bei 4,88 (2022: 4,64). Im nächsten Schritt werden auf Basis der Ergebnisse konzernweit Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	19.001	17.840	+1.161	+6,5
davon Fraport AG	7.114	7.164	–50	–0,7
davon Konzern-Gesellschaften	11.887	10.676	+1.211	+11,3
davon in Deutschland	15.319	14.385	+934	+6,5
davon im Ausland	3.682	3.455	+227	+6,6

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) erhöhte sich im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2024 um 1.161 auf 19.001 (im Vorjahr: 17.840). Infolge der positiven Verkehrsentwicklung erhöhte sich bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services GmbH der Personalbestand (+696 Beschäftigte). In der Fraport AG reduzierte sich der Personalbestand (-50 Beschäftigte) im Wesentlichen durch Personalaustritte. Außerhalb Deutschlands erhöhte sich der Personalbestand auf 3.682 (+6,6 %) aufgrund der konzernweiten positiven Verkehrsentwicklung, insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften in Peru (+133 Beschäftigte), und Griechenland (+53 Beschäftigte).

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2024	2023	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	3.614	3.447	+167	+4,8
Retail & Real Estate	603	594	+9	+1,5
Ground Handling	8.319	7.716	+603	+7,8
International Activities & Services	6.465	6.083	+382	+6,3

Verkehrsmengenbedingt erhöhte sich die durchschnittliche Beschäftigtenzahl in den Segmenten International Activities & Services, Ground Handling und Aviation.

Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Anzahl der Beschäftigten zum Stichtag	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	19.211	18.057	+1.154	+6,4
davon Fraport AG	7.158	7.095	+63	+0,9
davon Konzern-Gesellschaften	12.053	10.962	+1.091	+10,0
davon in Deutschland	15.682	14.811	+871	+5,9
davon im Ausland	3.529	3.246	+283	+8,7

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern (ohne Auszubildende und Freigestellte) zum 31. Dezember 2024 um 6,4 % auf 19.211 (+1.154 Beschäftigte). Der Anstieg entfällt insbesondere auf die Konzern-Gesellschaften Fraport Ground Services GmbH (+613 Beschäftigte) sowie die FraSec-Gruppe (+145 Beschäftigte). Grund ist der verkehrsmengenbedingt gestiegene Personalbedarf. Im Ausland resultierte die Zunahme der Beschäftigten insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften in Peru (+131 Beschäftigte), Slowenien (+84 Beschäftigte), Griechenland (+46 Beschäftigte) und Brasilien (+31 Beschäftigte).

Entwicklung der Personalstruktur

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

Mit 12,7 % lag die **Konzern-Fluktuationsquote** – bezogen auf die Stammbeschäftigten ohne Saisonpersonal zum Bilanzstichtag – im Berichtsjahr geringfügig über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 12,6 %). Die **Konzern-Frauenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten (inklusive Aushilfen, Auszubildenden und Freigestellten) – reduzierte sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahr auf 23,4 % (im Vorjahr: 23,8 %). Das **Durchschnittsalter** der Beschäftigten im Konzern sank auf 44,7 Jahre (im Vorjahr: 45,4 Jahre). Die **Schwerbehindertenquote** – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – reduzierte sich im Vorjahresvergleich und lag konzernweit bei 6,6 % (im Vorjahr: 7,1 %).

In der **Fraport AG** lag der Anteil der weiblichen Beschäftigten zum Bilanzstichtag 2024 bei 20,1 % (im Vorjahr: 19,7 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 11,9 % (im Vorjahr: 12,4 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden stieg auf 251 (im Vorjahr: 227) an. Die Fluktuationsquote der Fraport AG erhöhte sich geringfügig auf 2,8 % (im Vorjahr: 2,7 %).

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Allgemeine Informationen

Angaben zu ESRS 2

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung von Fraport informiert über die Governance und Leistung des Unternehmens in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsthemen, einschließlich detaillierter Leistungsindikatoren (Nachhaltigkeitskennzahlen). Der allgemeine Informationsteil beinhaltet identifizierte wesentliche Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen sowie die Prinzipien von Fraport für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, die die Grundlage für deren Erstellung bilden.

Grundlagen für die Erstellung

Angabepflicht BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ist Teil des Lageberichts 2024 und wird für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG gemäß § 315c in Verbindung mit §§ 289c bis 289e HGB erstellt. Die Erstellung erfolgte unter teilweiser Anwendung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk im Sinne von §289d HGB. Die Aspekte der nichtfinanziellen Erklärung wurden dabei in die Struktur der Berichterstattung integriert, wobei die ESRS teilweise angewendet wurden.

Aspekte in der nichtfinanziellen Erklärung	Themen in ESRS
Umweltbelange	ESRS E1 Klimawandel ESRS E2 Umweltverschmutzung
Arbeitnehmerbelange	ESRS S1 Eigene Belegschaft
Sozialbelange	ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften
Achtung der Menschenrechte	ESRS S1 Eigene Belegschaft ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	ESRS G1 Unternehmenspolitik

Die Inhalte dieser Berichterstattung basieren auf einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA), die in Übereinstimmung mit den ESRS-Anforderungen durchgeführt wurde. Ergebnis der Analyse ist, dass fünf von zehn ESRS-Themen für Fraport im Geschäftsjahr 2024 grundsätzlich wesentlich sind. Die in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung enthaltenen Inhalte spiegeln jedoch aufgrund der nur teilweisen Anwendung der ESRS das Ergebnis der DMA nicht vollständig wider. Die folgende Tabelle zeigt das Vorhandensein und den Umfang der ESRS-Angabepflichten. Dabei bedeutet „teilweise angewendet“ ein Abweichen von einzelnen Datenpunkten innerhalb der Angabepflicht. „Angewendet“ bezeichnet die vollständige Umsetzung der ESRS-Angabepflicht. „Nicht angewendet“ bezieht sich auf eine eigentlich nach ESRS verpflichtende Angabepflicht, die entweder aus der DMA abgeleitet oder unabhängig von dieser als Mindestangabepflicht gefordert wird, jedoch nicht berichtet wird. „Nicht wesentlich“ beschreibt eine Angabepflicht, die auf Basis der DMA als nicht berichtspflichtig eingestuft wurde.

Angabepflicht IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Angabepflicht	Beschreibung	Anwendungsstatus
ESRS 2-BP1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	angewendet
ESRS 2-BP2	Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen	teilweise angewendet
ESRS 2-GOV 1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	teilweise angewendet
ESRS 2-GOV 2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	teilweise angewendet
ESRS 2-GOV 3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	teilweise angewendet
ESRS 2-GOV 4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	teilweise angewendet
ESRS 2-GOV 5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	teilweise angewendet
ESRS 2-SBM 1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	teilweise angewendet
ESRS 2-SBM 2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	teilweise angewendet
ESRS 2-SBM 3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	angewendet
ESRS 2-IRO 1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	angewendet
ESRS 2-IRO 2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	angewendet
ESRS E1 i.V.m. ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	teilweise angewendet
ESRS E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	teilweise angewendet
ESRS E1 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	teilweise angewendet
ESRS E1 i.V.m. ESRS 2 IRO 1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	teilweise angewendet
ESRS E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	teilweise angewendet
ESRS E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien	teilweise angewendet
ESRS E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	teilweise angewendet
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	angewendet
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	teilweise angewendet
ESRS E1-7	Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Gutschriften	nicht wesentlich
ESRS E1-8	Interne CO_2-Bepreisung	nicht wesentlich
ESRS E1-9	Erwartete finanzielle Auswirkungen wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	nicht angewendet
ESRS E2 i.V.m. ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	angewendet
ESRS E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	angewendet
ESRS E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	angewendet
ESRS E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	teilweise angewendet
ESRS E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	nicht wesentlich
ESRS E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	nicht wesentlich
ESRS E2-6	Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	nicht wesentlich
ESRS S1 i.V.m. ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	angewendet
ESRS S1 i.V.m. ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	teilweise angewendet
ESRS S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	teilweise angewendet
ESRS S1-2	Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	teilweise angewendet
ESRS S1-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können	angewendet
ESRS S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	teilweise angewendet
ESRS S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	teilweise angewendet
ESRS S1-6	Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens	angewendet
ESRS S1-7	Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der eigenen Belegschaft des Unternehmens	nicht wesentlich
ESRS S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	teilweise angewendet
ESRS S1-9	Diversitätsparameter	angewendet
ESRS S1-10	Angemessene Entlohnung	nicht wesentlich
ESRS S1-11	Sozialschutz	nicht angewendet
ESRS S1-12	Menschen mit Behinderungen	teilweise angewendet
ESRS S1-13	Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung	teilweise angewendet
ESRS S1-14	Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	teilweise angewendet
ESRS S1-15	Parameter für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	nicht angewendet
ESRS S1-16	Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	teilweise angewendet
ESRS S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	angewendet
ESRS S3 i.V.m. ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	angewendet
ESRS S3 i.V.m. ESRS 2 SBM-3	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	teilweise angewendet
ESRS S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	teilweise angewendet
ESRS S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	angewendet
ESRS S3-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	angewendet

Angabepflicht IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Angabepflicht	Beschreibung	Anwendungsstatus
ESRS S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	teilweise angewendet
ESRS S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	teilweise angewendet
ESRS G1 i.V.m. ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	angewendet
ESRS G1 i.V.m. ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	angewendet
ESRS G1-1	Konzepte in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur	teilweise angewendet
ESRS G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	nicht wesentlich
ESRS G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	teilweise angewendet
ESRS G1-4	Bestätigte Korruptions- oder Bestechungsfälle	teilweise angewendet
ESRS G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	nicht wesentlich
ESRS G1-6	Zahlungspraktiken	nicht wesentlich

Die vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde auf konsolidierter Basis erstellt und bezieht alle konsolidierten Unternehmen des Fraport-Konzerns entsprechend dem Umfang des Konzern-Abschlusses ein. Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die quantitativen Angaben auf diese konsolidierte Basis. Die in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargelegten Konzepte und Herangehensweisen gelten gleichermaßen für die Fraport AG.

Die in die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung einbezogenen Unternehmen (Mutter- und Tochtergesellschaften) entsprechen denen, die im Konzern-Abschluss im Konsolidierungskreis enthalten sind. Sie werden gemäß dem Prinzip der finanziellen Kontrolle (financial control) einbezogen. Für Zwecke der THG-Bilanzierung wurde darüber hinaus geprüft, ob bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen im Fraport-Konzern, die nach der At-Equity-Methode einbezogen werden, das Prinzip der operative Kontrolle (operational control) zutreffend ist. Zur Bestimmung der operativen Kontrolle wurde eine zweistufige Analyse durchgeführt. Sie hat ergeben, dass für das Berichtsjahr 2024 Fraport nicht über die operative Kontrolle bei Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen verfügt. Daher sind nichtfinanzielle Daten dieser Unternehmen ausschließlich im Rahmen der Scope 3-Bilanzierung berücksichtigt.

Bei den Nachhaltigkeitsaktivitäten und der Beurteilung der Nachhaltigkeitsauswirkungen befasst sich Fraport mit dem eigenen Geschäftsbetrieb an den jeweiligen Standorten sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die erste Stufe der vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette (Tier 1) wurde in den Prozess zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen einbezogen.

Fraport bezieht Produkte und Dienstleistungen von zahlreichen Lieferanten. In der vorgelagerten Lieferkette kommt das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zur Anwendung. Fraport zielt in diesem Kontext ebenfalls auf die erste Stufe der Lieferkette ab, beziehungsweise bezieht diese ein.

In der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung verzichtet Fraport darauf auf Informationen einzugehen, die sich auf geistiges Eigentum, Know-how oder Innovationsergebnisse beziehen. Ebenso werden Informationen zu bevorstehenden Entwicklungen oder Angelegenheiten, die sich noch in Verhandlungsphasen befinden, ausgelassen.

Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

Nach dem „Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ (FüPoG II) hat Fraport Angaben über den Anteil der Frauen in Führungspositionen zu machen.

Angaben nach Artikel 8 der Verordnung 2020/852 (EU-Taxonomie-Verordnung) werden in den Umweltinformationen (E1) veröffentlicht.

Angabepflicht BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024.

In die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung fließen Schätzungen von Daten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein. Die Analyse der Wertschöpfungskette beruht überwiegend auf der Einschätzung von Experten aus dem Fraport-Konzern und unterliegt daher einem gewissen Maß an Unsicherheit. Die Daten werden intern von der qualitätssichernden Instanz validiert; eine weitere externe Validierung erfolgt nicht.

Im Folgenden werden Unsicherheiten im Zusammenhang mit Schätzungen erläutert.

Bezugsmix der Energie

Die Aufschlüsselung des Energieverbrauchs auf einzelne Erzeugungsarten beruht auf Stromkennzeichen bzw. Informationen zur Zusammensetzung, die regelmäßig nicht für das aktuelle Berichtsjahr zur Verfügung stehen. Wenn in Einzelfällen geforderte marktbezogene Daten nicht zur Verfügung standen, wurden die nächstbesten standortbezogenen Daten herangezogen. Die daraus resultierenden Unsicherheiten beurteilt Fraport als gering.

THG-Emissionen

Alle ausgewiesenen THG-Emissionen beruhen auf Aktivitätsdaten wie zum Beispiel Energieverbräuchen oder Transportleistungen sowie auf aktivitätsspezifischen Emissionsfaktoren. Sofern Fraport keine lokalen oder spezifischeren Faktoren vorlagen, wurden die aktuellen Emissionsfaktoren des Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) angewendet. Da diese grundsätzlich für die britische Wirtschaft aufbereitet werden, führt die Anwendung auf Aktivitäten in anderen Ländern zu Unsicherheiten. Diese gehen über die grundsätzlichen Unsicherheiten der Emissionsfaktoren zugrundeliegenden Lebenszyklusanalysen hinaus. Zudem wurden Daten der Internationalen Energieagentur (IEA), des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und des Global Warming Potentials (GWP) herangezogen. Fraport beurteilt diese Unsicherheiten für die Berechnung der Scope 1 und 2 Emissionen als gering.

Die Prognosen potenzieller künftiger THG-Emissionen ohne Reduktionsmaßnahmen unterliegen den Schätzungen und Unsicherheiten wie im finanziellen Lagebericht beschrieben. In der kurzfristigen Prognose sind diese gering und steigern sich bis zur Zielprognose im Jahr 2045 zu hoch.

THG-Emissionen Scope 3, Kategorien 1 und 2

Fraport berechnet seine beschaffungsbezogenen THG-Emissionen aus der Herstellung gelieferter Produkte und der Erbringung von Dienstleistungen der vorgelagerten Wertschöpfungskette anhand eines multiregionalen Input-Output-Modells eines externen Dienstleisters durch länderspezifische Zuordnung des Beschaffungsvolumens zu 65 Wirtschaftssektoren. Unsicherheiten ergeben sich aus der Clusterung der Gesamtwirtschaft in nur 65 Sektoren mit unterschiedlichen durchschnittlichen Emissionsfaktoren als der bestmöglichen, dennoch keiner exakten, Zuordnung der Produkte und Dienstleistungen zu diesen Sektoren. Die Unsicherheit wird als mittel für den absoluten Wert und als gering für Bewertung des zeitlichen Verlaufs bewertet.

THG-Emissionen Scope 3, Kategorie 3

Die Aktivitätsdaten entsprechen den Energiedaten für Scope 1 und 2. Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen von DEFRA. Fraport beurteilt die Unsicherheit als gering.

Aktivitätsdaten Kategorie 7 und landseitige Verkehre in Kategorie 11

Das An-/Abreiseaufkommen zu Fraports Standorten beruht auf Befragungen sowohl der Beschäftigten als auch der Reisenden. Insbesondere bei den Beschäftigten lagen nicht für alle Standorte aktuelle Befragungsergebnisse vor. Bei fehlenden Ergebnissen wurde anhand des nächstbesten Referenzstandortes der Modalträgermix extrapoliert. Für den Modalträgermix zum An- und Ablauf von Luftfracht beruhen die Annahmen auf der Einschätzung der internen Experten. Fraport beurteilt die Unsicherheit als mittel.

Aktivitätsdaten Luftverkehr in Kategorie 11

Berechnungen der Treibstoffverbräuche gemäß dem Halbstreckenverfahren beruhen auf den Entfernungen zwischen den Destinationen und unseren Standorten sowie flugzeugtyp- und streckenspezifischen Verbrauchsinformationen von EUROCONTROL. Die Unsicherheit wird als mittel für den absoluten Wert und als gering für Bewertung des zeitlichen Verlaufs bewertet.

THG-Emissionen der Minderheitsbeteiligungen in Kategorie 15

Minderheitsbeteiligungen ohne Flugbetrieb werden auf Basis ihres Umsatzes anhand des zu Scope 3, Kategorien 1 und 2, beschriebenen Modells bewertet.

Für Minderheitsbeteiligungen mit Flugbetrieb wird grundsätzlich auf die lokale THG-Emissionsbilanz zurückgegriffen. Sofern zur Veröffentlichung noch keine THG-Emissionen nach Scope 1 und 2 für das Berichtsjahr vorlagen, wurden die Daten auf Basis der Vorjahres THG-Emissionen und des Verkehrsaufkommens des Berichtsjahres extrapoliert. Der Flughafen Delhi erhebt zudem seine THG-Emissionen für einen Berichtszeitraum von April bis März. Signifikante Ereignisse zwischen den Berichtszeiträumen mit erheblichen Auswirkungen auf die Emissionsbilanz sind Fraport nicht bekannt.

Für die THG-Emissionen des Scope 3 wurde bei einem Abweichen von der Berechnung vom Halbstreckenverfahren anhand von Fraport-Beteiligungen mit vergleichbarem Geschäftsmodell und des lokalen Verkehrsaufkommens extrapoliert, um eine Vergleichbarkeit der Kategorie mit den übrigen Kategorien sicherzustellen.

Fraport beurteilt die Unsicherheit der THG-Emissionen in Kategorie 15 insgesamt als mittel.

Schätzungen im Zusammenhang mit der Berechnung der Verdienstunterschiede

Bei der Berechnung der Bruttostundenverdienste für Männer und Frauen im Konzern wurde bei außertariflich Beschäftigten, Auslandsentsandten und Vorstandsmitgliedern ein Arbeitspensum von 39,3 Stunden pro Woche angenommen. Weitere Schätzunsicherheiten sind mit der Einbeziehung von Sonderzahlungen verbunden.

Governance

Angabepflicht GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

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 (TwoTier Board).

Der Vorstand leitet sowohl das strategische und operative Geschäft am Flughafen Frankfurt als auch die nationalen und internationalen Beteiligungen der Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen. 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. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie inklusive Nachhaltigkeitsthemen sowie über mögliche Risiken.

Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt in der Regel fünf Jahre. Der Vorstand der Fraport AG besteht aus den fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer 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. Sowohl für die Vertreter der Anteilseigner als auch für die Vertreter der Arbeitnehmer gilt eine Geschlechterquote mit einem Anteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern.

Zur Steigerung seiner Effizienz und zur Vorbereitung von Aufsichtsratssitzungen hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2024 waren dies die folgenden Ausschüsse: „Finanz- und Prüfungsausschuss“, „Beteiligungs- und Investitionsausschuss“, „Personalausschuss“, „Präsidialausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall), Ausschuss gemäß § 27 MitbestG beziehungsweise „Vermittlungsausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall) sowie „Nominierungsausschuss“ (Sitzung nur im Bedarfsfall). Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. In einzelnen geeigneten Fällen werden, im gesetzlichen Rahmen, Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen.

Die Mitglieder des Vorstands verfügen über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen, um Fraports Geschäfte ordnungsgemäß führen zu können. Die Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen, um ihre Überwachungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können. Relevante Kompetenzfelder sind unter anderem Strategieentwicklung und -umsetzung, IT und Digitalisierung, Risikomanagement und Rechnungslegung. Durch Teilnahme an Fachveranstaltungen, Präsentationen von Beratungsunternehmen sowie Informationen seitens der Fachabteilungen im Konzern aktualisieren die Mitglieder des Vorstands kontinuierlich ihr Wissen in den relevanten Bereichen. Das betrifft auch die Themen der Nachhaltigkeit.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats geben ihre Fähigkeiten und erworbenen Kenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten im Rahmen einer Erklärung ab.

	Vorstand	Aufsichtsrat
Anzahl der geschäftsführenden Mitglieder	5	0
Anzahl der nicht geschäftsführenden Mitglieder	0	20
Prozentsatz der unabhängigen Gremienmitglieder	–	50%

Geschlechtervielfalt	Vorstand	Aufsichtsrat
Prozentualer Anteil der Männer	60	65
Prozentualer Anteil der Frauen	40	35

Der Vorstand hat entsprechende Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Strukturen im Fraport Konzern verankert, um die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele zu ermöglichen. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Ausgestaltung des Nachhaltigkeitsmanagements obliegt dem Gesamtvorstand. Darüber hinaus verantworten die jeweiligen Ressortvorstände die in ihrem Aufgabenbereich liegenden Nachhaltigkeitsthemen. Der Zentralbereich der Fraport AG „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit“, der dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden zugeordnet ist, steuert und koordiniert im Auftrag des Vorstands die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsaktivitäten und die kontinuierliche Aktualisierung der DMA. Die Definition und Umsetzung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen obliegt den inhaltlich zuständigen Fachbereichen beziehungsweise Konzern-Gesellschaften.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG behandelt Nachhaltigkeitsthemen in verschiedenen Ausschüssen mit klar definierten Zuständigkeiten. Der Finanz- und Prüfungsausschuss überwacht die finanzielle und nachhaltigkeitsbezogene Berichterstattung, während der Präsidialausschuss Nachhaltigkeitsaspekte bei der Zielsetzung und Vergütung der Vorstandsmitglieder berücksichtigt. Der Risikoausschuss überprüft regelmäßig die wesentlichen Unternehmensrisiken, einschließlich Nachhaltigkeitsrisiken, und bewertet entsprechende Managementstrategien.

Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die strategische Steuerung, einschließlich des Nachhaltigkeitsmanagements. Quartalsweise sowie anlassbezogen berichtet er an den Aufsichtsrat über wesentliche Entwicklungen, Maßnahmen und Risiken. Die Berichterstattung erfolgt in einem strukturierten Format mit detaillierten Informationen zu finanziellen, operativen und nachhaltigkeitsbezogenen Kennzahlen. Zusätzlich erhält der Risikoausschuss vierteljährliche Berichte zu aktuellen Risikoeinschätzungen und Maßnahmen zur Risikominimierung.

Zur Identifikation, Bewertung und Steuerung von Auswirkungen, Risiken und Chancen nutzt Fraport ein integriertes Risikomanagementsystem. Dieses umfasst Risikoanalysen, interne Audits und regelmäßige Berichtsprozesse zur Überprüfung festgelegter Maßnahmen. Ein internes Kontrollsystem (IKS) stellt sicher, dass Risiken kontinuierlich überwacht werden. Ein Eskalationsmechanismus ermöglicht die zeitnahe Meldung kritischer Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat.

Weitere Prozessschritte zur Governance, insbesondere zur Überwachung und Steuerung von Auswirkungen, Risiken und Chancen, werden im Rahmen der kontinuierlichen Aktualisierung der DMA weiterentwickelt. Die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen und Überwachungsmechanismen wird in den kommenden zwei Jahren erfolgen.

Die Festlegung von weiteren Maßnahmen und Zielen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und die Messung der Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele sowie die Definition ihrer Überwachung durch Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane ist für das Jahr 2025 geplant.

Angabepflicht GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Der Vorstandsvorsitzende wurde regelmäßig über die Zwischenergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) – Verfahren zur Erhebung, Identifikation und Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen – informiert. Eine Übersicht über die Vorgehensweise und die finalen Ergebnisse wurde dem Gesamtvorstand im November 2024 präsentiert. Nach Prüfung hat der Vorstand die Ergebnisse der DMA freigegeben. Der Aufsichtsrat, vertreten durch den Finanz- und Prüfungsausschuss, wurde im Herbst 2024 zweimal über die Ergebnisse unterrichtet. Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen zuständig. Mit der Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung hat der Aufsichtsrat die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt.

Vorhaben innerhalb der Fraport AG, die der Entscheidung des Vorstands bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand geregelt. Demnach hat der antragstellende Bereich die Begründung der Entscheidung in der Beschlussfassung auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf nichtfinanzielle Aspekte zu bewerten. Aktuell besteht kein standardisierter Entscheidungsprozess, wie mit Projekten umzugehen ist, die gegenläufige wirtschaftliche und nachhaltigkeitsbezogene Wirkungen haben. Im Einzelfall werden die Vor- und Nachteile der Entscheidung sowie die Effekte auf die Nachhaltigkeitsaspekte gegenübergestellt und gegeneinander abgewogen.

Angabepflicht GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Festlegung der Vorstandsvergütung der Fraport AG erfolgt durch den Aufsichtsrat des Unternehmens auf Vorschlag des von ihm gebildeten Präsidialausschusses und wird regelmäßig auf Angemessenheit geprüft. Das Vergütungssystem ist darauf ausgelegt, eine langfristige und nachhaltige Entwicklung des Fraport-Konzerns zu fördern, und umfasst sowohl fixe als auch erfolgsabhängige Bestandteile. Zur Unterstützung einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung fließen auch nichtfinanzielle Komponenten in die Bemessung der Performance-Vergütung ein.

Zur Integration nichtfinanzieller und weiterer qualitativer Leistungskriterien in das Vorstandsvergütungssystem sowie zur Beurteilung der kollektiven Leistung des Vorstands als Gesamtgremium sieht die Tantieme einen sogenannten „Modifier“ mit einer Bandbreite von 0,9 bis 1,1 vor. Mithilfe des Modifiers wird sowohl die kollektive Leistung des Vorstands als auch die Zielerreichung von nichtfinanziellen Leistungskriterien beurteilt. Die Festsetzung des Modifiers erfolgt anhand eines vorab festgelegten Kriterienkatalogs, der auch nachhaltigkeitsbezogene ESG-Ziele umfasst. ESG-Ziele können die Aspekte Arbeitssicherheit und Gesundheit, Compliance, Energie und Umwelt, Kundenzufriedenheit, Mitarbeiterbelange oder Unternehmenskultur umfassen.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden zwei strategische Unternehmensziele sowie ein ESG-Ziel mit einer Gewichtung zu jeweils einem Drittel beschlossen. Das ESG-Ziel ist dabei die Errichtung einer Großflächen-Photovoltaik-Anlage entlang der Startbahn 18 West. Die Zielerreichung richtet sich nach dem Baubeginn und dem Fertigstellungsdatum der Photovoltaik-Anlage.

Der Anteil der variablen Vergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen abhängt, betrug im Berichtsjahr 3,0 %.

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder, die als Kontrollgremium des Vorstands fungieren, erfolgt nach folgenden Grundsätzen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält eine feste, am Ende des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Dreifache, der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, und der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse des Aufsichtsrats erhalten das Anderthalbfache der fixen Vergütung. Für die Mitgliedschaft in Ausschüssen erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche feste Vergütung pro Ausschuss und Geschäftsjahr, allerdings für maximal zwei Ausschussmitgliedschaften.

Zusätzlich erhält jedes Aufsichtsratsmitglied für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen und gegebenenfalls auf die Vergütung und Sitzungsgelder entfallende Umsatzsteuer erstattet. Die Vergütung des Aufsichtsrats sieht weder eine variable Vergütung orientiert am wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens noch eine spezifische nachhaltigkeitsbezogene variable Leistungsvergütung vor.

Angabepflicht GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Die Sorgfaltspflicht wird von allen Gremien und Ausschüssen im Rahmen ihrer Regeltermine umgesetzt und ist nicht Gegenstand von Sondersitzungen.

Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Aspekte und Schritte der Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht im Sinne der Berichterstattung in teilweiser Anwendung der ESRS:

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	**Abschnitte in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung**
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-2 ESRS 2 SBM-3 ESRS 2 GOV-3
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	ESRS 2 SBM-2 ESRS 2 IRO-1 ESRS E1-4 ESRS E2 i.V.m. ESRS 2 IRO-1 ESRS E2-1 ESRS S1-1 ESRS S1-2 ESRS G1-1
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	ESRS 2 SBM-3 ESRS 2-IRO 1 ESRS E1-1 ESRS E2 i.V.m. ESRS 2 IRO-1
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	ESRS E1-3 ESRS E2-2 ESRS S1-4 ESRS S3-4 ESRS G1-4
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	ESRS E1-4 ESRS E2-3

Angabepflicht GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Fraport hat ein konzernweites Risikomanagementsystem sowie ein zentrales Internes Kontrollsystem (IKS) implementiert. Im zentralen Internen Kontrollsystem werden wesentliche Prozessrisiken systematisch identifiziert, gesteuert und überwacht. Das IKS orientiert sich dabei am COSO-Rahmenwerk und dient als zentrales Instrument zur Kontrolle und Sicherstellung der Angemessenheit und Wirksamkeit wesentlicher betrieblicher Prozesse.

Zur Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit sowie zur kontinuierlichen Verbesserung des Systems wird jährlich ein Control Self Assessment (CSA) durchgeführt. Dieses verfolgt das Ziel, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Geschäftsprozesskontrollen zu bewerten und mögliche Schwächen in den Abläufen frühzeitig zu identifizieren. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt in die Weiterentwicklung des IKS ein. Die Ergebnisse des CSA werden jährlich in Vorstandssitzungen vorgestellt. Zudem erhält der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats jährlich einen Bericht über die Angemessenheit und Wirksamkeit des zentralen IKS.

Auch im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung sind interne Kontrollen bereits implementiert oder befinden sich in der Implementierungsphase. Zur Sicherstellung eines einheitlichen Verfahrens und einer konsistenten Dokumentation werden diese Maßnahmen im kommenden Geschäftsjahr vollständig in das zentrale IKS integriert. Die Identifikation und Bewertung von Risiken in diesem Bereich erfolgte bereits im Vorfeld, wobei wesentliche Schwellenwerte definiert wurden. Diese umfassen insbesondere finanzielle Risiken, die das Ergebnis und die Liquidität betreffen, sowie Reputationsrisiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 %.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf Berichtsprozessrisiken, die dazu führen könnten, dass die externe oder interne Berichterstattung fehlerhaft ist und somit nicht die tatsächliche Lage des Unternehmens widerspiegelt. Zur Minimierung dieser Risiken setzt Fraport auf verschiedene Kontrollmechanismen, insbesondere auf die Sicherstellung einer hohen Datenqualität, die Durchführung von Plausibilitätsprüfungen sowie das Mehraugenprinzip bei der Datenprüfung und Konsolidierung.

Das konzernweite Risikomanagementsystem von Fraport umfasst neben der Identifikation und Bewertung von Risiken auch deren Steuerung, Überwachung und Berichterstattung. Dabei wird Risiko als eine mögliche zukünftige Entwicklung oder ein Ereignis

verstanden, das die Erreichung der operativen, strategischen oder nachhaltigkeitsbezogenen Ziele negativ beeinflussen könnte. Nichtfinanzielle Risiken können die ökologische, nachhaltige und soziale Zielerreichung der Fraport negativ beeinflussen.

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, sodass stets die ungünstigste Schadensentwicklung zugrunde gelegt wird. Dabei wird zwischen Bruttorisiko – also der maximal möglichen negativen Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen – und Nettorisiko, das nach Umsetzung der Maßnahmen verbleibt, unterschieden. Die Bewertung erfolgt nach den im „Risiko- und Chancenbericht" festgelegten Methoden.

Die Ergebnisse der Risikobewertung fließen unmittelbar in die nachfolgenden Schritte der Risikosteuerung, -überwachung und -berichterstattung ein.

Strategie

Angabepflicht SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Bedeutende angebotene Gruppen von Produkten und/oder Dienstleistungen

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. Zum Aufgabenspektrum des Fraport-Konzerns zählen auch Planungs- und Beratungsleistungen sowie IT-Services und das Facility Management.

Den maßgeblichen Teil seiner Umsätze und Ergebnisse erzielt Fraport aus dem Passagier- und Frachtgeschäft an den jeweiligen Standorten. 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. Im Rahmen der Berichterstattung unterscheidet Fraport zwischen folgenden vier Segmenten:

- Aviation – ganzheitliches Management der Terminalanlagen sowie der Flughafenprozesse am Flughafen Frankfurt.
- Retail & Real Estate – Entwicklung und Vermietung von Flughafenflächen- beziehungsweise flughafennahen Flächen maßgeblich 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.

Fraport bietet derzeit keine vollständig emissionsfreien Produkte oder Dienstleistungen an. Allerdings umfasst das Geschäftsmodell einzelne wirtschaftliche Aktivitäten, die gemäß der EU-Taxonomie als klimafreundlich eingestuft werden. Im Zuge der Dekarbonisierung der eigenen Geschäftsaktivitäten werden die angebotenen Dienstleistungen nachhaltiger gestaltet. Ein Indikator für solche nachhaltigen Teilaspekte sind die taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten im Umweltziel Klimaschutz gemäß der Delegierten Verordnung 2021/2178. Weitere Details hierzu finden sich im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung".

Bedeutende Märkte und/oder Kundengruppen

Als internationaler Flughafen-Konzern versteht Fraport sich als Teilnehmer des globalen Luftverkehrsmarktes im Allgemeinen. Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit bilden die betriebenen Konzern-Standorte. Im Bereich der Segment-Berichterstattung des Konzern-Abschlusses nach IFRS 8 bilden die Bereiche: Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika separat ausgewiesene Umsatz-Regionen.

Neben Passagieren zählen insbesondere Fluggesellschaften, Mieter von Büro- und Einzelhandelsflächen, Behörden sowie Spediteure zu den wesentlichen Kundengruppen.

Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern verteilte sich im Jahr 2024 auf folgende geografische Gebiete:

Geografische Gebiete	Zahl der Beschäftigten
Deutschland	17.010
Europa (ohne Deutschland)	1.962
Südamerika	1.536
Nordamerika	64
Rest	18
Gesamtzahl der Beschäftigten	**20.591**

Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach maßgeblichen ESRS-Sektoren

Der Konzern-Abschluss von Fraport enthält eine Segment-Berichterstattung nach IFRS 8. Eine Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach ESRS-Sektoren findet nicht statt.

Fraport ist nicht im Sektor der fossilen Brennstoffe (Kohle, Öl und Gas), in der Herstellung von Chemikalien, im Bereich der umstrittenen Waffen oder im Anbau und Produktion von Tabak tätig.

Nachhaltigkeitsziele

Anfang 2024 wurde die neue Konzern-Strategie Fraport.2030 veröffentlicht. Darin sind auch die Nachhaltigkeitsziele des Konzerns verankert. Die Strategie beinhaltet die drei strategischen Prioritäten: Wachstum & Nachhaltigkeit, Effizienz & Innovation und Top-Arbeitgeber. Der erste Schwerpunkt adressiert die unternehmerische Verantwortung und unterstreicht, dass die wachstumsorientierte Konzern-Strategie nicht im Widerspruch zu nachhaltigem Handeln stehen soll. Ziel der strategischen Stoßrichtung ist, ein langfristiges und profitables Wachstum zu erreichen. Dabei legt Fraport zugleich einen starken Fokus auf nachhaltige Aspekte, insbesondere den Klima- und Umweltschutz. Bis zum Jahr 2030 strebt Fraport in diesem Kontext eine Position als führender Betreiber umweltfreundlicher Flughäfen an.

Die strategische Priorität „Top-Arbeitgeber“ umfasst Fraports Investitionen in die gezielte Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten sowie die Etablierung einer modernen HR-Organisation. Die Wahrnehmung der unternehmerischen Verantwortung im Rahmen der Nachhaltigkeitsaktivitäten wird somit auch durch diese strategische Priorität unterstützt.

Der Fortschritt bei der Umsetzung der beiden oben genannten strategischen Prioritäten wird anhand von Key Performance Indicators (KPIs) gemessen. Diese umfassen: Anzahl der Passagiere (in Mio), THG-Emissionen (t CO_2e) und Zufriedenheit Beschäftigte. Für die Jahre 2027 und 2030 sind quantitative Ziele definiert.

Die Umsetzung der Strategie erfolgt in allen Bereichen und Gesellschaften des Konzerns durch ein ausgewähltes und fokussiertes Projektportfolio. Dabei wurden Projekte mit besonderer kommunikativer Kraft definiert, die den Roll-out der Konzern-Strategie unterstützen und diese erlebbar machen (Leuchtturmprojekte). Gleichzeitig bilden die Projekte die Kernaktivitäten des Konzerns im Hinblick auf die langfristige Unternehmensentwicklung ab. Aufgrund des breiten Nachhaltigkeitsbegriffs entlang sozialer, ökonomischer und ökologischer Aspekte tragen zahlreiche strategische Projekte zu den strategischen Prioritäten „Wachstum & Nachhaltigkeit und „Top-Arbeitgeber“ bei. Die beiden Projekte „Masterplan Dekarbonisierung“ sowie „HRneo“ sollen an dieser Stelle aufgrund ihrer hohen inhaltlichen Relevanz im Kontext der Nachhaltigkeit hervorgehoben werden.

Masterplan Dekarbonisierung

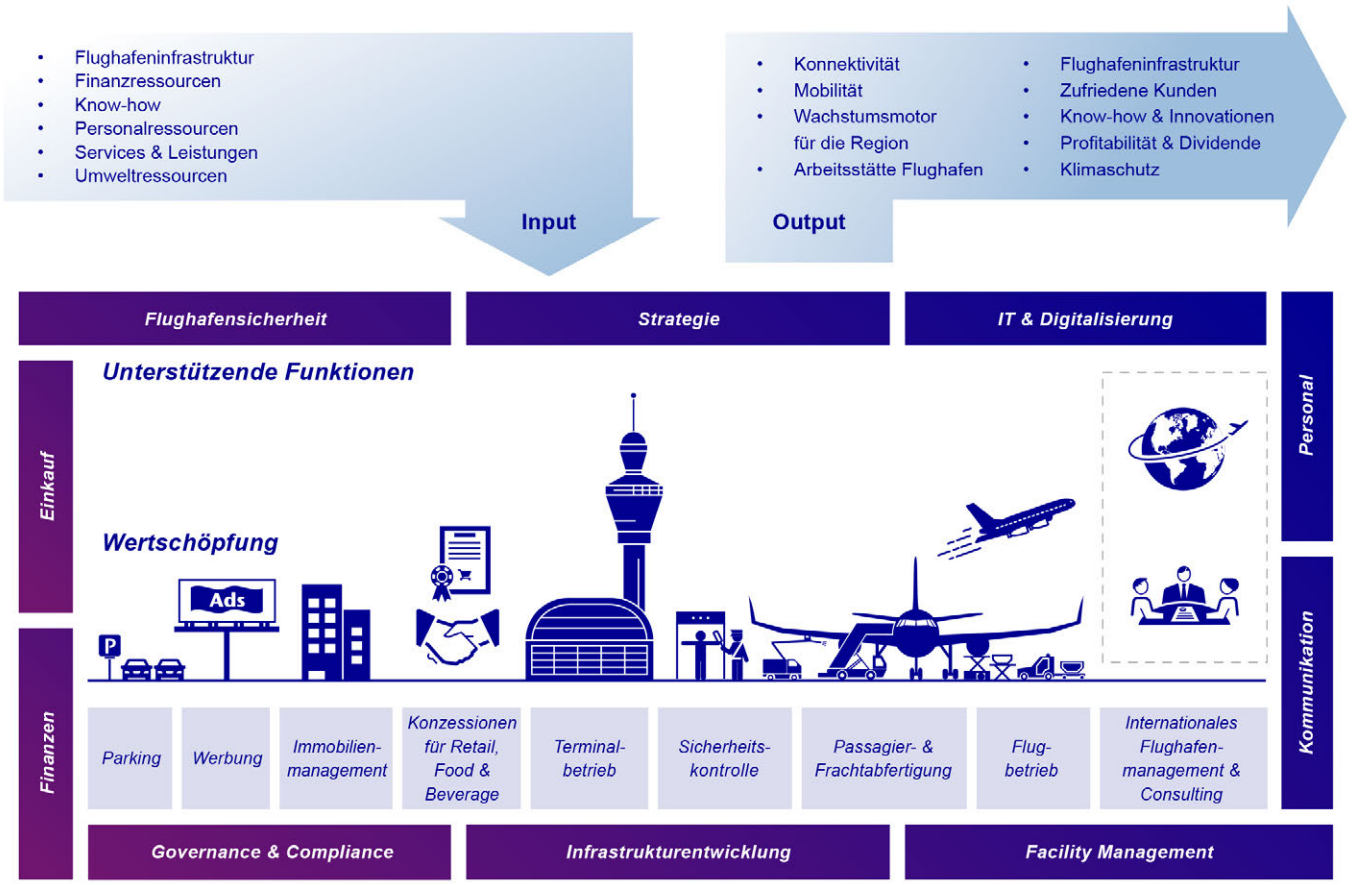
Durch den Masterplan Dekarbonisierung und die verabschiedeten Maßnahmen verpflichtet sich Fraport, an den vollkonsolidierten Standorten innerhalb der Scopes 1 und 2 den Status Net-Zero zu erreichen. Zu den wichtigsten Maßnahmen des Masterplans gehören die Umstellung des Strommixes auf erneuerbare Energien. Dies beinhaltet die eigene Erzeugung erneuerbarer Energien, die Energiespeicherung, den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Antriebe sowie die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Herausforderungen in der Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung können sich aus Zeitplan- und Kostenaspekten ergeben. Auch die Verfügbarkeit innovativer Technologien, die eine Zielerreichung fördern können, kann die Zielerreichung verzögern. Trotz der Herausforderungen wird aktuell mit keinen wesentlichen Beeinträchtigungen im Projektverlauf gerechnet.

HRneo

HRneo verfolgt das Ziel, den HR-Bereich neu auszurichten und die Arbeitgeberattraktivität von Fraport weiter zu steigern, um das Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen und den Zusammenhalt der Belegschaft zu stärken. Das Programm umfasst eine gezielte Führungskräfteentwicklung, die Formulierung des neuen Arbeitgeberversprechens „Fraport. Deine Welt der Möglichkeiten“, die Etablierung spezialisierter HR-Rollen sowie die Weiterentwicklung der HR-Organisation. Die Programmergebnisse wurden Ende 2024 in die Linienorganisation überführt und bilden die Grundlage für eine zukunftsgerichtete moderne Personalarbeit. Change Management, der demografische Wandel, intensiver Wettbewerb um die besten Arbeitskräfte in einem zunehmend knapperen Arbeitsmarkt sowie technische Verzögerungen in der Umsetzung stellen die größten Herausforderungen auf dem Weg einer erfolgreichen Umsetzung des Projekts dar. Trotz der Herausforderungen wird mit einem erfolgreichen Abschluss von HRneo gerechnet.

Angaben zu Inputs und Outputs

Wertschöpfungskette



Fraport investiert in die Planung, den Bau und die Instandhaltung von Flughafen-Infrastruktur wie Start- und Landebahnen, Terminals und Parkhäusern. Das operative Flughafenmanagement ist ein weiterer zentraler Bestandteil, der die Abfertigung von Passagieren und Fracht, Sicherheitskontrollen und das Gepäck-Handling umfasst.

Die wichtigsten Wirtschaftsakteure in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sind insbesondere Airlines, Passagiere, Geschäftspartner im Immobilienbereich und bei den Bodenverkehrsdiensten, Konzessionäre sowie Akteure der Cargo-Community. Ihre Beziehung ist durch die direkte Zusammenarbeit mit dem Fraport Konzern gekennzeichnet.

Fraport arbeitet eng mit Fluggesellschaften zusammen, um deren Bedürfnisse zu erfüllen, einschließlich der Abfertigung am Boden und der technischen Dienste. Das kommerzielle Geschäft, das Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen in den Terminals umfasst, trägt zur Kundenzufriedenheit und zu zusätzlichen Einnahmen bei. Das Frachtgeschäft ist ebenfalls bedeutend und beinhaltet umfassende Dienstleistungen für Luftfracht, einschließlich Lagerung und Zollabwicklung. Das Facility Management, das die Wartung und Verwaltung der Flughafen-Infrastruktur umfasst, setzt auf nachhaltige Lösungen zur Kostensenkung und Minimierung der Umweltbelastung. Fraport verfolgt dabei eine kundenorientierte und nachhaltige Strategie, um wirtschaftlichen Erfolg zu sichern und den Anforderungen der Luftverkehrsbranche gerecht zu werden.

Zu den Inputs des Geschäftsmodells zählen neben Finanz-, Personal und Umweltressourcen auch die aktuelle Infrastruktur, das vorhandene Know-how sowie Services und Leistungen von Drittanbietern. Über die zuvor genannten Projekte „HRneo“ und „Masterplan Dekarbonisierung“ zielt Fraport auf eine Sicherung der Personalressourcen und die Minderung der THG-Emissionen. Die strategischen Ziele „Steigerung des EBITDA“ und „Free Cash Flow”, die ebenfalls in der Konzern-Strategie Fraport.2030 enthalten sind, dienen dem Erhalt der finanziellen Stabilität und hinterlegen die Weiterentwicklung des Konzerns mit den notwendigen finanziellen Ressourcen – vgl. Kapitel „Strategie“.

Zu den Outputs des Geschäftsmodells zählen die Anbindung der jeweiligen Regionen in denen Fraport aktiv ist, an internationale Märkte („Konnektivität“) und die damit einhergehende Mobilität. Flughäfen nehmen eine Funktion der Daseinsvorsorge wahr. Durch ihre verbindende Funktion über Länder und Kontinente hinweg, fördern Flughäfen den kulturellen Austausch und die internationale Verständigung.

Der Ausbau und die Entwicklung von Flughäfen steigern Kapazitäten und ziehen zusätzliche Passagier- und Frachtverkehre an. Damit gehen volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die Regionen rund um die Flughäfen einher, für Bau, Transport und Logistik, später auch Tourismus und Handel. Fraport trägt insofern zu wirtschaftlicher Prosperität bei, innerhalb des Konzerns, als direkter Arbeitgeber, an den jeweiligen Flughäfen indirekt sowie durch Wirtschaftszweige, die entlang der Wertschöpfung eines Flughafens profitieren, wie der Tourismus („Wachstumsmotor der Regionen“ und „Arbeitsstätte Flughafen“). Fraport zielt zudem auf finanziell profitables Wachstum für Investoren und versteht sich als guter Partner in den Regionen, in denen das Unternehmen aktiv ist.

Wie zuvor im Bereich der Strategie und der Nachhaltigkeitsziele beschrieben, hat sich Fraport die Ziele Klimaschutz und Top-Arbeitgeber gesetzt und möchte seine Kunden mit seinen Flughäfen und den angebotenen Services und Produkten (Know-how & Innovationen) begeistern.

Angabepflicht SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die wichtigsten Interessenträger für Fraport sind Kunden und Geschäftspartner, Eigentümer und die Beschäftigten. Deren Interessen sind in den drei strategischen Prioritäten von Fraport.2030 abgebildet. Sie werden von den jeweiligen Fachbereichen regelmäßig zu fachlichen Fragestellungen konsultiert. Durch die Einbeziehung der Interessen möchte Fraport ein Verständnis für die Bedürfnisse in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen entwickeln. Über die E-Mail-Adresse nachhhaltigkeitsmanagement@fraport.de kann jeder Interessenträger direkt Kontakt mit dem Nachhaltigkeitsmanagement aufnehmen.

Für den regelmäßigen Austausch verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen. Dies beinhaltet: Austauschformate mit Airlines, die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements für Passagiere, Mitarbeiterbefragungen, Investorenkonferenzen, der Austausch in Flughafenverbänden und speziell für den Standort Frankfurt die Air Cargo Community Frankfurt, das Umwelt- und Nachbarschaftshaus und die Fluglärm-Kommission für den kontinuierliche Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen.

Beispiel Nachbarschaftsdialog

Auf der Homepage www.fraport.de gibt es ein breites Serviceangebot für Anwohner des Flughafen Frankfurt. Auf den interaktiven Karten FRA.Map und FRA.NoM sind individuelle Informationen zu Flugrouten entnehmbar. Die Rubrik „Mein Anliegen“ bietet die Möglichkeit, Feedback zu geben und Anfragen an das Team des Nachbarschaftsdialog zu stellen. Außerdem gibt es Erläuterungen zu Fluglärm, Maßnahmen wie Schallschutz- oder Dachsicherungsprogrammen, Flugbetrieb oder Luftqualität. Die Impulse aus diesem Dialog werden für die Weiterentwicklung von Maßnahmen im Umgang mit dem Thema Fluglärm genutzt.

Beispiel Mitarbeiterbefragung

Aus dem systematischen Austausch mit den wichtigsten internen und externen Stakeholdern gewinnt Fraport Impulse für die strategische Ausrichtung des Unternehmens. So dienen die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung zur Identifikation von Verbesserungspotenzial und Ableitung entsprechender Maßnahmen. Die Ergebnisse werden von den internationalen Konzern-Gesellschaften für die Steigerung der eigenen Mitarbeiterzufriedenheit verwendet. Für den Standort Frankfurt werden sie vom Zentralbereich HRO dokumentiert, die Umsetzung kontrolliert und für die jeweiligen Bereiche oder deutschen Konzern-Gesellschaften aufbereitet. Im Einzelfall können die Maßnahmen und die damit zu erreichende Verbesserung in die Zielvereinbarung der Führungskräfte aufgenommen werden.

Beispiel Eigentümer

Eine konsistente, zeitnahe und transparente Kommunikation mit den Eigentümern (Investoren) besitzt für Fraport einen hohen Stellenwert. Das Investor Relations (IR) Team von Fraport pflegt dabei den persönlichen, telefonischen sowie 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 unter Teilnahme des Vorstandsvorsitzenden, Finanzvorstands sowie des Vorstands Infrastruktur statt.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74840 oder per E-Mail unter investor.relations@fraport.de zum direkten Austausch zur Verfügung.

Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die Hauptversammlung im Mai 2024 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.com rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Stakeholder	Engagement
Kunden	Kundenbefragungen
Geschäftspartner	Lieferantenkodex
Eigentümer	Regelmäßige Berichterstattung, Hauptversammlung
Beschäftigte	Mitarbeiterbefragungen
Nachbarschaft	Nachbarschaftsdialog
Gesellschaft	Mitwirkung in Verbänden

Zweck der Einbeziehung

Die Impulse aus zuvor genannten Formaten werden von den verantwortlichen Fachbereichen gesammelt und reflektiert. Anlassbezogen werden die Themen an den Vorstand und Aufsichtsrat berichtet. Die Einbeziehung der Interessen von Interessenträgern/Anspruchsgruppen kann auch dazu dienen, deren Bedürfnisse in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen kennenzulernen. Diese Erkenntnisse dienen unter anderem dazu, die Nachhaltigkeitsaktivitäten bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und so zum Beispiel die Zufriedenheit der Kunden und Beschäftigten zu steigern.

Angabepflicht SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die folgende Tabelle stellt die Übersicht der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Fraport Konzern dar:

Angabepflicht SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

	Beschreibung	Auswirkung, Risiko oder Chance	Bereich im Geschäftsmodell/ Wertschöpfungskette	
E1 – Klimawandel				
E1 – Klimaschutz Treibhausgas-Emissionen (Scope 1, 2 und 3)	Die Treibhausgas-Emissionen im Scope 1 und 2 entstehen aus dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur und betriebseigenen Fahrzeugen. Scope 3 umfasst die Ausstöße der Luftfahrzeuge im Start- und Landeanflug sowie den Passagier-, Fracht- und Beschäftigtenverkehr und der Zulieferkette. Die negativen Auswirkungen werden dominiert durch den hohen Ausstoß im Scope 3.	Negative Auswirkung	Die Treibhausgas-Emissionen entstehen bei der Abfertigung, dem Flugbetrieb, im Terminalbetrieb und durch den Infrastrukturaufbau und -erhalt.	
E1 – Energie Energieverbrauch	Der Flughafenbetrieb benötigt eine hohe Energiezufuhr insbesondere Strom für Beleuchtung und Klimatisierung sowie den Betrieb der sonstigen technischen Anlagen. Je nach Standort kommen noch signifikante Verbräuche an Fernwärme und fossilen Brennstoffen für die Heizung und den Fuhrpark hinzu. Entlang der Wertschöpfungskette ist zudem der Energieverbrauch des Luftverkehrs signifikant.	Negative Auswirkung	Die Energie wird insbesondere bei der Abfertigung, im Flugbetrieb, im Terminalbetrieb und durch den Betrieb von Immobilien verbraucht.	
E1 – Klimawandelanpassung Extremwetterlagen	Extreme Wetterbedingungen (z.B. Starkregen, Hitzeperioden, Blitze, Waldbrand) führen zu erhöhten Anforderungen an die Gebäudeinfrastruktur von Flughäfen. Anlagen- und Steuerungstechnik muss z. B. längeren und heißeren Hitzeperioden standhalten. Zudem können Extremwetterereignisse wie Starkregenereignisse Betriebsunterbrechungen an Flughäfen verursachen. Je nach Konzessionsbedingungen kann dies zu Umsatzausfällen und ungeplanten Mehraufwendungen führen.	Risiko	Extremwetterlagen können die Abfertigung, den Flugbetrieb und den Terminalbetrieb beeinflussen.	
E2 – Umweltverschmutzung				
E2 – Luftverschmutzung Luftschadstoffe	Unter Luftschadstoffe durch den Flugbetrieb fallen Stickoxide, Kohlenmonoxid, Feinstaub (PM10, PM2.5), Kohlenwasserstoffe, ultrafeine Partikel (UFP), Ruß und Schwefeloxide. Untersuchungen am Flughafen Frankfurt zeigten, dass während der Covid-19-Pandemie die Reduktion der bodennahen Stickoxidkonzentrationen in der Rhein-Main-Region vorrangig auf den Rückgang des Straßenverkehrs zurückzuführen ist. Für UFP ist dagegen der Flugbetrieb eine bedeutende Quelle und führt zu erhöhten Konzentrationen rund um den Flughafen. Aufgrund ihrer geringen Größe werden UFP als potenziell gesundheitlich gefährlich eingestuft, allerdings gibt es aufgrund mangelnder epidemiologischer Studien noch keine Dosis-Wirkungs-Beziehung und keinen Grenzwert. An den Konzern-Flughäfen sind Messungen bisher nicht gesetzlich erforderlich.	Negative Auswirkung	Luftschadstoffe entstehen vor allem bei der Abfertigung und dem bodennahen Flugbetrieb.	
S1 – Eigene Belegschaft				
S1 – Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle Integrativer Arbeitgeber	Fraport agiert als integrativer Arbeitgeber und wirkt so und durch die damit einhergehende Vorbildfunktion positiv auf Menschen und Gesellschaft. Der Konzern fördert Diversität und Inklusion und kommuniziert als Unterzeichner der Charta für Vielfalt aktiv seine Werte. Zudem bietet Fraport Arbeitsplätze mit niedrigen Bildungsvoraussetzungen und ermöglicht so Menschen selbstbestimmte Teilhabe, die in anderen Wirtschaftsbereichen nur schwer Fuß fassen können.	Positive Auswirkung	Die positive Wirkung als integrativer Arbeitgeber entsteht vorrangig im eigenen Betrieb.	
S1 – Sozialer Dialog Starke Arbeitnehmerbeteiligung	Insbesondere am Standort Frankfurt sind Arbeitnehmer konzernweit durch Vertretungen und Gewerkschaften repräsentiert. Die deutschen Vorgaben zur Mitbestimmung werden auf hohem Niveau umgesetzt. Dadurch haben insbesondere Beschäftigte unterer Lohngruppen eine starke Stimme gegenüber der Geschäftsführung mit der Folge verbesserter Arbeitsbedingungen, höherer Löhne und Sozialleistungen sowie hoher Arbeitsplatzsicherheit. Die unterschiedlichen Fraktionen fördern Partizipation und Demokratieverständnis. Derzeit ist diese Auswirkung insbesondere in Deutschland ausgeprägt.	Positive Auswirkung	Die starke Arbeitnehmerbeteiligung findet im eigenen Betrieb insbesondere in Deutschland statt.	
S1 – Gesundheitsschutz und Sicherheit Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit (körperliche und geistige Belastung)	Die Arbeitsbedingungen können insbesondere für verschiedene Beschäftigtengruppen auf dem Vorfeld und in den Terminals aus arbeitspraktischen und -organisatorischen Gründen physisch und psychisch herausfordernd sein. Die bestehenden Initiativen zur Verbesserung der Arbeitsplatzausstattung, der Bereitstellung von Betreuungs- und Beratungsangeboten sowie zur Flexibilisierung von Arbeitsplatz und Arbeitszeit tragen grundsätzlich dazu bei, negative Auswirkungen zu mindern, erweisen sich jedoch in einigen individuellen Fällen als noch nicht ausreichend.	Negative Auswirkung	Die körperliche und geistige Belastung der Beschäftigten entsteht überwiegend im eigenen Betrieb und zusätzlich bei Dritten, deren Mitarbeiter in den gleichen Bereichen arbeiten. Betroffen sind v.a. der Terminalbetrieb und die Abfertigung.	

	Einfluss auf Geschäftsmodell/ Wertschöpfungs-kette	**Einfluss auf Strategie und Entscheidungs-findung**	**Auswirkungen auf Mensch und Umwelt**	**Einfluss von Strategie und Geschäftsmodell**	**Zeithorizont (kurz-/mittel-/ langfristig)**	**direkt (eigene Tätigkeit) oder indirekt (Geschäfts-beziehungen) Anteil an den wesentlichen Auswirkungen**	**Weitere Informa-tionen zu Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss**
	niedrig	mittel	hoch	Die Treibhausgas-Emissionen entstehen aufgrund des Geschäftsmodells	langfristig abnehmend	direkt: im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfer-tigung und im Flugbetrieb indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1-3
	niedrig	mittel	hoch	Der Energieverbrauch entsteht aufgrund des Geschäftsmodells.	langfristig abnehmend	direkt: im Terminalbetrieb, bei der Passagier- und Frachtabfer-tigung, im Flugbetrieb und durch das Immobilienmanagement indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E1-3
	niedrig	niedrig	Die Evaluierung der Risiken aus Extremwetterereignissen ist noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der langen Betrachtungszeiträume findet derzeit auch noch keine Berücksichtigung im Rahmen des Risiko-und-Chancenbericht statt.				Angabepflicht E1 und ESRS IRO-1
	niedrig	mittel	mittel	Die Luftschadstoffe entstehen aufgrund des Geschäftsmodells.	langfristig abnehmend	direkt: bei der Passagier- und Frachtabfertigung und dem Flugbetrieb indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht E2-2
	niedrig	mittel	hoch	Inklusion und Vielfalt werden von der HR-Strategie gefördert. Die Arbeitsplätze mit niedrigen Bildungsvoraussetzungen ent-stehen aufgrund des Geschäfts-modells.	langfristig gleichbleibend	direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (Nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb)	Angabepflicht S1-4
	niedrig	mittel	hoch	Die starke Arbeitnehmerbeteili-gung ist auch der Gesetzgebung geschuldet und somit nur einge-schränkt Auswirkung des Geschäftsmodells.	langfristig gleichbleibend	direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (Nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb)	Angabepflicht S1-4
	niedrig	mittel	sehr hoch	Die starke vor allem körperliche Belastung insbesondere bei der Abfertigung entsteht durch das Geschäftsmodell.	langfristig abnehmend	direkt: im Terminalbetrieb, bei der Sicherheitskontrolle und der Passagier- und Frachtabfertigung indirekt: bei Geschäftspartnern	Angabepflicht S1-4

Angabepflicht SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

	Beschreibung	Auswirkung, Risiko oder Chance	Bereich im Geschäftsmodell/ Wertschöpfungskette	
S1 – Eigene Belegschaft				
S1 – Schulungen und Kompetenzentwicklung Fehlende Entwicklungspfade	Fehlende standardisierte Karrierepfade und Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung beeinträchtigen die Mitarbeitermotivation und Langzeitqualifizierung für das spätere Berufsleben im Sinne eines lebenslangen Lernens. Abhilfemaßnahmen sind insbesondere durch das strategische Programm HRneo geplant und teilweise bereits umgesetzt.	Negative Auswirkung	Die Kompetenzentwicklung findet überwiegend im eigenen Betrieb statt.	
S3 – Betroffene Gemeinschaften				
S3 – Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften Wirtschaftsfaktor (Sozio-ökonomischer Beitrag in den Regionen)	Ausbau und Entwicklung von Flughäfen steigern die Kapazitäten und ziehen zusätzliche Passagier- und Frachtverkehre an. Damit einher gehen volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die Regionen rund um die Flughäfen für Bau, Transport und Logistik, später auch Tourismus und Handel. Darüber hinaus nehmen Flughäfen eine Funktion der Daseinsvorsorge ein. Die verbindende Funktion über Länder und Kontinente fördert kulturellen Austausch und Verständigung.	Positive Auswirkung	Der sozio-ökonomische Beitrag in den Regionen entsteht im Zusammenspiel über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg.	
S3 – Angemessene Unterbringung Schallimmissionen auf Anwohner	Lärmbelästigung ist eine negative Auswirkung jedes Flughafens auf die Menschen in der direkten Umgebung. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt wurde auch die Belastung durch Fluglärm bewertet. Der Beschluss enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen. Zudem wurden Programme zum aktiven und passiven Schallschutz umgesetzt. International sind Messverpflichtungen und wahrgenommene Betroffenheit sehr verschieden, aber grundsätzlich deutlich weniger ausgeprägt. Stetig leiser werdende neue Flugzeugtypen wirkt das voraussichtliche Verkehrswachstum entgegen.	Negative Auswirkung	Die Schallimmissionen entstehen durch den Flugbetrieb.	
S3 – Sicherheitsbezogene Auswirkungen Unfälle am Flughafen/ Terroranschläge	Die Nähe zu Flughäfen erhöht das Risiko für Menschen, von Unfällen oder Terroranschlägen betroffen zu sein. Fraport hat daher ein umfassendes vorbeugendes Safety Management System und Airport Security Management etabliert. Die potenzielle negative Auswirkung ist hoch aufgrund möglicher schwerer Unfälle mit Todesfällen oder Verseuchungen. Durch Sicherheitsmaßnahmen lässt sich Wahrscheinlichkeit und Ausmaß weitgehend vorbeugen. Die Wahrscheinlichkeitseinschätzung für einen Terrorangriff wurde in der Risikoaggregation als sehr gering festgelegt.	Potenzielle negative Auswirkung	Unfälle am Flughafen und Terroranschläge können potenziell vor allem vom Terminalbetrieb, der Abfertigung und dem Flugbetrieb ausgehen.	
G1 – Unternehmenspolitik				
G1 – Korruption und Bestechung Korruption	Großprojekte an Flughäfen stehen als Vorzeigeprojekte meist im Rampenlicht der Öffentlichkeit. Korruptionsfälle wirken sich daher sehr negativ auf Unternehmen, Beschäftigte und Geschäftspartner aus. Korruption kann sowohl im eigenen Konzern als auch bei Zulieferern auftreten. Historisch kam es bereits vereinzelt zu einer Untersuchung. Zudem ist Fraport international in Korruptions-Hochrisiko-Ländern aktiv. Gelegenheitsfälle sind durch Aufklärung und Governance vorbeugbar. Vereinzelte Fälle mit deutlicher krimineller Absicht sind trotz diverser Maßnahme zur Korruptionsvermeidung nicht verhinderbar.	Potenzielle negative Auswirkung	Korruption kann potenziell in der gesamten Wertschöpfungskette auftreten.	
G1 – Unternehmenspolitik Cyberrisiken	Zu Cyberrisiken gehören Cyberattacken, Computerviren oder Hackerangriffe, die eine gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT- Systemausfall oder wesentliche Datenverluste verursachen können. Eine erhöhte Anzahl an Warnungen des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik zeigt den Anstieg der Bedrohungslage. Die Strategie umfasst eine Cyber-versicherung und umfangreiche organisatorische/technische Maßnahmen.	Risiko	Cyberrisiken betreffen das gesamte Geschäftsmodell und haben potenzielle Auswirkungen auf die Wertschöpfungskette.	
G1 – Unternehmenspolitik Rechtliche und Compliance-Risiken	Rechtliche und Compliance-Risiken entstehen durch Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen. Z.B.: Änderungen im Luftverkehrsrecht, dem Bundespolizeigesetz, im Planungs- und Umweltrecht und in sicherheitsrelevanten Bestimmungen, allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, im Kartellrecht, Datenschutzrecht und im Arbeitsrecht sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen, Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation sowie Kartellrechtsverstöße.	Risiko	Rechtliche und Compliance Risiken haben Auswirkungen auf das Geschäftsmodell und je nach Art der Änderung von nationalen und internationalen Gesetzen und Regelwerken auch auf die Wertschöpfungskette.	

	Einfluss auf Geschäftsmodell/ Wertschöpfungs-kette	**Einfluss auf Strategie und Entscheidungs-findung**	**Auswirkungen auf Mensch und Umwelt**	**Einfluss von Strategie und Geschäftsmodell**	**Zeithorizont (kurz-/mittel-/ langfristig)**	**direkt (eigene Tätigkeit) oder indirekt (Geschäfts-beziehungen) Anteil an den wesentlichen Auswirkungen**	**Weitere Informa-tionen zu Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss**
	niedrig	mittel	mittel	Die Kompetenzentwicklung wird durch die HR-Strategie (HRneo) gefördert.	langfristig gleichbleibend	direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (Nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb.)	Angabepflicht S1-4
	niedrig	niedrig	hoch	Das Geschäftsmodell fördert den Personen- und Warenver-kehr in den Regionen und setzt damit volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse.	langfristig gleichbleibend	direkt: über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht S3-4
	niedrig	niedrig	mittel	Die Schallimmissionen entste-hen aus dem Geschäftsmodell.	langfristig abnehmend	indirekt: durch den Flugbetrieb	Angabepflicht S3-4
	niedrig	mittel	Sehr hoch (die potenzielle Auswirkung ist hoch. Durch vor-beugende Maßnah-men ist die Wahr-scheinlichkeit niedrig.)	Die Auswirkung selbst geht nicht vom Geschäftsmodell aus.	langfristig gleichbleibend	direkt: durch den Terminalbe-trieb, die Passagier- und Frachtabfertigung und den Flugbetrieb Indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht S3-4
	niedrig	mittel	Hoch (die potenzielle Auswirkung ist hoch. Durch vor-beugende Maßnah-men ist die Wahr-scheinlichkeit niedrig.)	Flughafenentwicklungs-projekte mit großen Vergabemengen geben grundsätzlich die Möglichkeit zur Korruption. Die Auswirkung selbst geht nicht vom Geschäftsmodell aus.	langfristig gleichbleibend	direkt: potenziell in der gesam-ten Wertschöpfungskette indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht
	hoch	mittel	Gering, da als finanzielles Risiko eingestuft	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	langfristig brutto zunehmend	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht
	mittel	hoch	Gering, da als finanzielles Risiko eingestuft	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	langfristig gleichbleibend	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht

Bei der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden grundsätzlich keine grundlegenden Unterschiede in der Betrachtung zwischen der Fraport AG und dem Konzern festgestellt. Lediglich die positive Auswirkung „Starke Arbeitnehmerbeteiligung“ beschränkt sich aufgrund der lokal unterschiedlichen gesetzlichen Bestimmungen nur auf den Standort in Deutschland.

Die Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft zu mehr Nachhaltigkeit intensiviert voraussichtlich das Innovationspotenzial für neue Technologien und Arbeitsweisen, wie beispielsweise die Automatisierung und Digitalisierung. Fraport sucht kontinuierlich nach Möglichkeiten, mithilfe eben dieser neuen Technologien und Arbeitsweisen seine negativen Auswirkungen abzumildern, positive Auswirkungen zu verstärken, Risiken zu kompensieren und damit seine Strategie und das Geschäftsmodell zu verfeinern. Darüber hinaus wird Fraport sich wo möglich mit Produkten und Dienstleistungen, die einen positiven Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten, neue Geschäftschancen erschließen.

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den jeweiligen Themenstandards enthalten.

Wo Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen bereits definiert wurden, findet sich eine genauere Darstellung im jeweiligen Themenstandard.

Die wesentlichen Chancen und Risiken aus der IRO-Analyse und damit einhergehende, potenzielle Auswirkungen auf die Finanzlage, finanzielle Leistungsfähigkeit und Cash Flows können, im Falle des Überschreitens der Chancen- und Risikoschwellenwerte, den Einschätzungen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ entnommen werden.

Die wesentlichen Chancen und Risiken aus der IRO-Analyse werden in den beiden strategischen Stoßrichtungen „Wachstum & Nachhaltigkeit“ und „Top-Arbeitgeber“ weitgehend aufgegriffen. Wie unter der Angabepflicht SBM-1 erläutert, sind die strategischen Stoßrichtungen mit gezielten strategischen Projekten unterlegt. Diese dienen unter anderem der Nutzung der sich aus der IRO-Analyse für Fraport ergebenden Chancen und der Reduzierung der identifizierten Risiken.

Die Themen „Schallimmissionen auf Anwohner“ und „Wirtschaftsfaktor“, die im Themenstandard S3 Betroffene Gemeinschaften berichtet werden, sowie die Cyberrisiken, die im Rahmen von G1 Unternehmenspolitik erläutert werden, werden von dem Unternehmen als zusätzliche unternehmensspezifische Angaben eingebracht.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Angabepflicht IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Prozess der Wesentlichkeitsanalyse

Die Analyse der doppelten Materialität wurde 2024 für den Fraport-Konzern durchgeführt. Ziel war es, die wesentlichen tatsächlichen und potenziellen, positiven und negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) zu identifizieren beziehungsweise zu bestätigen. Diese dienten dem Konzern als Grundlage für die Entscheidung über die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen, was zu einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) führte. Dabei wurden die Vorgaben der ESRS beachtet.

Das Verfahren zur DMA wurde erstmals durchgeführt, somit gibt es keine historischen Vergleichswerte. Der Vorstand hat den Bereich Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit mit der Definition eines Prozesses zur kontinuierlichen Aktualisierung der DMA beauftragt. Bis zur nächsten Überprüfung sollen die Auswirkungen, Risiken und Chancen kontinuierlich an geschäftliche Veränderungen angepasst werden, um die Relevanz und Genauigkeit zu gewährleisten.

Der Prozess begann mit einer umfassenden Bestandsaufnahme der potenziellen Themen als „long list“, die für Fraport und seine Stakeholder von Bedeutung sein könnten, um relevante Nachhaltigkeitsthemen gemäß ESRS 1, Absatz AR16, zu identifizieren. Neben den Anforderungen der ESRS fanden weitere Nachhaltigkeitsaspekte, wie die Sustainable Development Goals der UN, in der Themensammlung Beachtung. Dabei wurden auch die Auswirkungen auf Menschenrechte beachtet. Vorgenannter Prozess wurde durch ein Expertengremium geleitet.

Zusammenstellung des Expertengremiums

Die Wesentlichkeitsanalyse wurde von einem Expertengremium durchgeführt, das sich aus Mitgliedern verschiedener Fachabteilungen sowie Vertretern der Konzern-Gesellschaften zusammensetzte. Im Expertengremium wurde die Wertschöpfungskette des

Unternehmens repräsentiert. Das Gremium bündelte individuelles Fachwissen aus unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens mit dem Ziel einer ganzheitlichen und fundierten Analyse.

Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Konsolidierungskreises, wie in SBM-3 beschrieben, wurden spezifische Tätigkeiten innerhalb der Organisation sowie Geschäftsbeziehungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette analysiert. Dies umfasst die Akteure in der Wertschöpfungskette und die Zuordnung ihrer Auswirkungen auf das Unternehmen und die Umwelt im Konzern. Dabei wurden auch geografische Gegebenheiten und andere Faktoren betrachtet, die zu einem erhöhten Risiko negativer Auswirkungen führen könnten.

Bei den Diskussionen diente der Standort Frankfurt als Modell für die Bewertung der Themen. Die Ergebnisse wurden durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt.

Im Rahmen der Experten-Workshops wurden Auswirkungen sowohl der eigenen Tätigkeiten als auch der Geschäftsbeziehungen im Konzern qualitativ bewertet. Hierdurch wurde eine differenzierte Sicht auf die direkten und indirekten Auswirkungen des Unternehmens erlangt.

Konsultationen mit Stakeholdern und internen/externen Experten

Die Betroffenheit der Stakeholder wurde mithilfe eines Web-basierten Stakeholder-Dialogs ermittelt. 21 Stakeholder-Gruppen, darunter Beschäftigte und ihre Vertreter, Passagiere, Airlines, Lieferanten und Dienstleister, Anwohner, Anteilseigner, Behörden, Analysten, Medien, Banken, NGOs und Verbände wurden in vier Kategorien zusammengefasst: Beschäftigte, Kunden und Geschäftspartner, Eigentümer und Gesellschaft. Die Online-Umfrage wurde konzernweit in acht Sprachen durchgeführt und auf Kanälen unterschiedlichster Art kommuniziert (Internet, Intranet, LinkedIn, X (Twitter), Pressemitteilung, Passagierinterviews, Briefe an Funktionsträger, Mails an persönliche Kontakte und vieles mehr). Die Ergebnisse der Konsultation flossen in die Diskussionen und Bewertungen innerhalb der nachgelagerten Workshops ein.

Im Rahmen der Workshops wurden die Anliegen der Interessenträger darüber hinaus von internen Experten vertreten. Die Teilnehmer stammten aus den jeweiligen Fachbereichen der Fraport AG und verfügen über tiefe Kenntnis der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen, um die IROs zu bewerten und dazu beizutragen, die Sorgfaltspflichten des Unternehmens zu berücksichtigen. Bei den Diskussionen diente erneut der Standort Frankfurt als Modell für die Bewertung der Themen. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt.

Sämtliche Nachhaltigkeitsthemen wurden mit den benannten Experten überprüft, wobei der Fokus auf der Identifizierung von IROs auf Unternehmensebene lag. Die finanzielle Wesentlichkeit wurde separat auch unter Einbeziehung des Vorstands bewertet. Das Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen basierte auf einer Kombination aus qualitativen und quantitativen Methoden und berücksichtigte sowohl die kurz- als auch die langfristigen Auswirkungen auf das Unternehmen und seine Stakeholder.

Entscheidungsfindung während des Workshops

Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde innerhalb der Expertenrunde während der Workshops getroffen. Dieser Prozess basierte auf einer intensiven Diskussion und Analyse der verschiedenen Aspekte.

Die Entscheidungsfindung erfolgte auf der Grundlage der im Workshop ermittelten Informationen, wobei eine Kombination aus qualitativen und quantitativen Ansätzen genutzt wurde. Externe Studien wurden in den Workshops bei der Diskussion nicht explizit herangezogen. Nach der initialen Identifikation von Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden einige inhaltlich ähnliche Themen zusammengefasst. Hierbei wurden alle IROs detailliert bewertet.

Identifikation und Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Alle tatsächlichen oder potenziellen positiven oder negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die das Unternehmen auf Menschen und die Umwelt hat, einschließlich der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wurden erörtert. Anschließend wurden die Auswirkungen hinsichtlich des Ausmaßes, des Umfangs und der Behebbarkeit bewertet.

Beim Ausmaß wurde die Größe oder Intensität einer Auswirkung auf einer Skala von 1 bis 4 (minimal; mittel; hoch; sehr hoch) bewertet. Wo der Vergleich mit einer ähnlichen Branche möglich war (zum Beispiel mit anderen Unternehmen aus dem Transport-

und Logistikbereich), wurde sie als Bewertungsmaßstab herangezogen. Der Umfang wurde anhand der Reichweite oder des Spektrums der Auswirkung ebenfalls auf einer Skala von 1 bis 4 bewertet. Die Unabänderlichkeit, die nur bei negativen Auswirkungen bewertet wurde, ist als die Möglichkeit, die Auswirkung rückgängig zu machen oder zu mildern, definiert. Sie wurde auch in der gleichen Skalierung eingeordnet.

Für die Risiken und Chancen wurde die Bewertung von der Vorgehensweise im Risikomanagement abgeleitet. Dabei wurde die Bruttoeinschätzung durchgeführt. Die Risiken und Chancen wurden im Hinblick auf das Ausmaß der monetären und medialen Auswirkung auf einer Skala von 1 bis 4 (minimal; spürbar; Beeinflussung der Geschäftstätigkeit; hohe Einbußen) eingeordnet. Die Wahrscheinlichkeit wurde in der Abstufung 0,2 in je 0,2-Schritten bis 0,8 (unwahrscheinlich; möglich; wahrscheinlich; höchstwahrscheinlich) bewertet. Zusätzlich wurde entsprechend dem Risikomanagement auch eine Nettobetrachtung vorgenommen.

Für die Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden folgende kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte definiert: Die kurzfristige Betrachtung umfasst ein bis zwei Jahre, mittelfristig ist ein Zeitraum von zwei bis fünf Jahren und langfristig ist ein Zeithorizont von fünf bis zehn Jahren. Die so definierten Zeitspannen unterscheiden sich in der kurzfristigen Betrachtung von den Zeithorizonten gemäß ESRS 1. Dies steht im Zusammenhang mit der Stetigkeit und Konsistenz mit der Zeitbetrachtung im Rahmen des Risiko- und Chancenberichts. Bei der Bewertung von Klimarisiken wurden längere Zeiträume betrachtet. Nähere Angaben dazu finden sich unter der Angabepflicht ESRS E1.

Bei Fraport wird großer Wert auf die Achtung und Förderung der Menschenrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette gelegt. Im Rahmen der ESRS werden menschenrechtliche Aspekte gesondert betrachtet und bewertet, um sicherzustellen, dass sie integraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie sind. Dabei fließen die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich der Menschenrechte stets als tatsächliche IROs in die Berechnungen ein. Dies gewährleistet eine präzise Erfassung und Berücksichtigung menschenrechtlicher Themen in der Berichterstattung und trägt zu einer transparenten und verantwortungsvollen Unternehmensführung bei.

Bestimmung des Schwellenwerts und Priorisierung

Der Schwellwert und die Bestimmung der Wesentlichkeit für die Berichterstattung entspricht den Vorgaben im Risikomanagement auf Basis von Wahrscheinlichkeiten und finaler Bewertung (vgl. Berichtsmatrix im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“), sofern Regeln der ESRS nicht entgegenstehen.

Sämtliche Themen, die die festgelegte Schwelle überschritten, wurden hervorgehoben und im Bericht gemäß den ESRS ausführlich behandelt.

Verwendete Input-Parameter

Die Daten und Informationen für die Analyse stammen direkt aus den Fachabteilungen. Die praxisnahen Datenquellen gewährleisten eine realitätsnahe und relevante Grundlage für die Bewertung der identifizierten Risiken und Chancen. Beispiele für solche Datenquellen sind Informationen zur Einhaltung von Schwellenwerten umweltschädlicher Stoffe, Fakten aus der Lieferkette, die vom Einkauf bereitgestellt wurden, und weitere spezifische Informationen aus verschiedenen Unternehmensbereichen. Schließlich wurden die Einschätzungen der Risiken im Risikoinventar der Fraport mittels der Risikoreports herangezogen.

Anwendung im Unternehmen

Die Fraport AG hat vorgenanntes Verfahren verwendet, um eine fundierte Grundlage für die Bestimmung der Angaben in seiner Nachhaltigkeitserklärung zu schaffen. Die Ergebnisse des Verfahrens sollen künftig regelmäßig überprüft werden, um die Genauigkeit und Aktualität der Bewertungen sicherzustellen.

Wie zuvor beschrieben, diente der Standort Frankfurt exemplarisch als „Modell“ für die Bewertung der Themen. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt.

Das Verfahren im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ detailliert erläutert. Die Schwellenwerte zur Bewertung und Einstufung von Nachhaltigkeitsrisiken, welche finanzielle Auswirkungen für den Fraport Konzern haben könnten, werden analog zu anderen Risikoarten angewendet.

Finale Bewertung

Aus den Einzelbewertungen für Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit wird die maximale Ausprägung zur Gesamtbewertung der Schwere jeder positiven oder negativen Auswirkung herangezogen. Bei den Themenstandards wurden einzelne Angabepflichten gemäß dem Prozess der Wesentlichkeitsanalyse auf ihre Wesentlichkeit bewertet und die zu berichtenden Informationen entsprechend ausgewählt. Wenn die Wesentlichkeit nicht bestätigt wurde, wurden Datenpunkte ausgelassen.

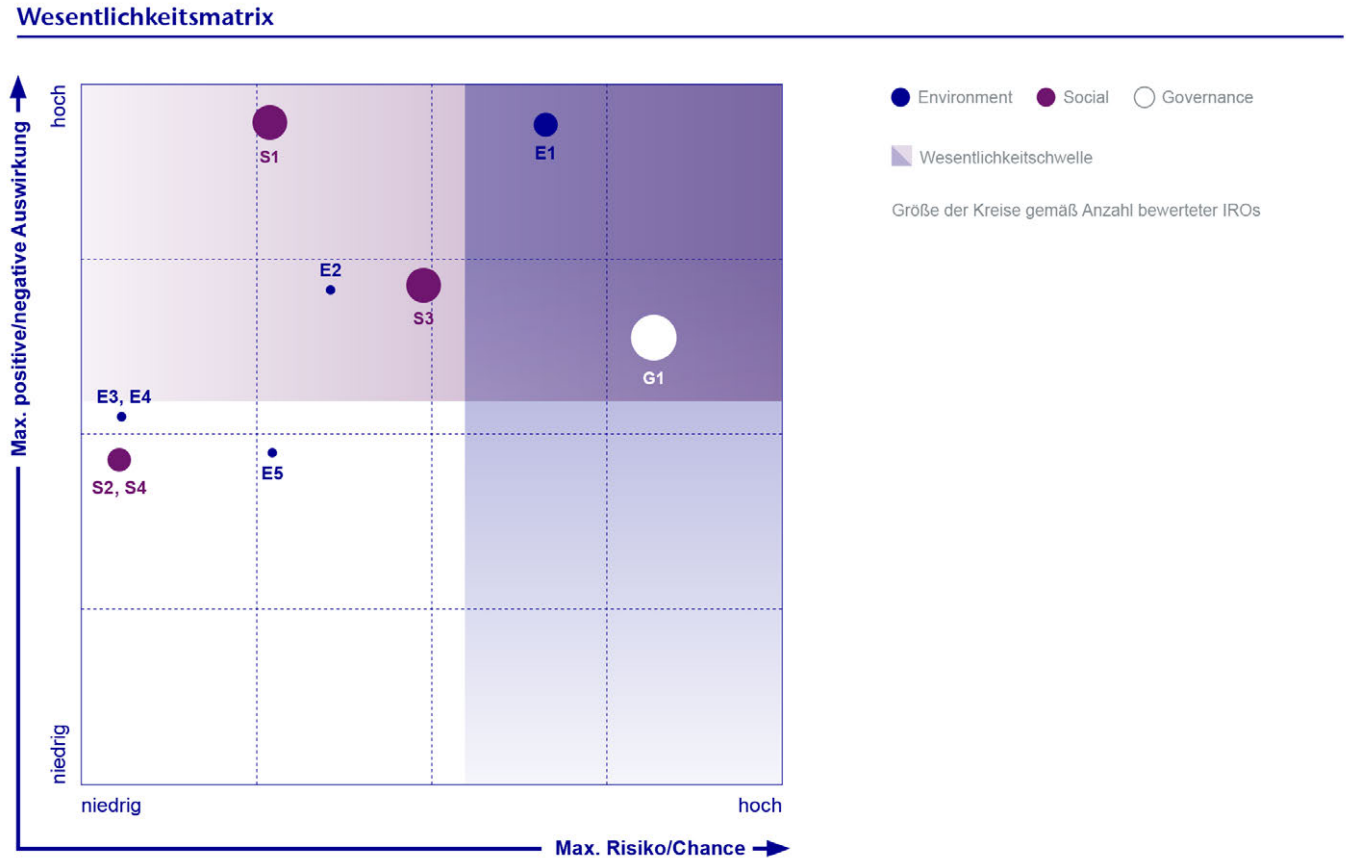
Nachhaltigkeitsthemen und Unterthemen, die die festgelegte Wesentlichkeitsschwelle nicht überschritten haben, wurden aus der Überprüfung ausgeschlossen. Dies betraf die folgenden ESRS: E3 Wasser- und Meeresressourcen, E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme, E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, S4 Verbraucher und Endnutzer.

Im Zuge der DMA wurden von den beteiligten Experten keine Gefährdung der Strategie oder der Geschäftsmodelle des Unternehmens auf kurzfristige Sicht geäußert.

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden im November 2024 verabschiedet. In diesem Zusammenhang hat der Vorstand Ende 2024 die Fachabteilungen und Konzern-Gesellschaften mit der Konzepterstellung für das Management und Maßnahmenentwicklung gemäß den Anforderungen der ESRS beauftragt. Damit soll im Jahr 2025 begonnen werden. Die Maßnahmenentwicklung und die Implementierung werden als kontinuierlicher Prozess betrachtet.

Eine umfassende Analyse der Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells des Unternehmens in Bezug auf seine Fähigkeit, mittel- und langfristig seine wesentlichen Auswirkungen und Risiken zu bewältigen und seine wesentlichen Chancen zu nutzen, ist erst nach Abschluss der Konzepterstellung und Maßnahmenentwicklung möglich.

Die folgende Grafik stellt das Ergebnis der DMA dar:



Überblick der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

	Möglicher wesentlicher...		
	Sozialer/Umwelt Impact	**Geschäftlicher Effekt**	**Ausgelöster ESRS-Standard**
Positive Auswirkung/ Chance	• Integrativer Arbeitgeber • Starke Arbeitnehmerbeteiligung		**S1** Eigene Belegschaft
	• Wirtschaftsfaktor		**S3** Betroffene Gemeinschaften
Negative Auswirkung/ Risiko	• Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit • Fehlende Entwicklungspfade		**S1** Eigene Belegschaft
	• Schallemissionen • Terroranschläge		**S3** Betroffene Gemeinschaften
	• Treibhausgas-Emissionen • Energieverbrauch	• Extremwetterlagen	**E1** Klimawandel
	• Luftschadstoffe		**E2** Umweltverschmutzung
	• Korruption	• Cyberrisiken • Compliance-Risiken	**G1** Unternehmenspolitik

Rolle von Nachhaltigkeits- und Risikomanagement

Das Nachhaltigkeits- und das Risikomanagement spielen eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und Implementierung der Kontrollverfahren. Diese Abteilungen sind verantwortlich für die Konsolidierung der Workshopergebnisse über alle identifizierten Themen hinweg. Die Bewertungsskalen für Risiken und Chancen wurden vom bestehenden Risikomanagement übernommen. Die Bewertung der Auswirkungen wurde an die bestehende Skala angelehnt.

Eine Analyse der Wertschöpfungskette in Bezug auf Fluggesellschaften und deren wesentlichen Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken sowie operative Risiken im Sinne der ESRS erfolgt im Jahr 2025.

Anlage B – Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz-Referenz (4)
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorgan-mitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816,	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Pariser-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2	
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungsparameter	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6	
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2			
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1	

Anlage B – Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz-Referenz (4)
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungsparameter	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1	
ESRS E1-7 Abbau von Treibhausgasen und CO_2-Gutschriften Absatz 56			Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c.		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko.		
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c.		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten		
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3			
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3			
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1			
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3			
ESRS S1-1 Strategie oder ein Managementsystem in Bezug auf die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3			
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3			
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3			

Anlage B – Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz-Referenz (4)
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3			
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3			
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1			
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3			
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3			

(1) Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).
(2) Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).
(3) Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).
(4) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).
(5) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erläuterung in der Referenzwert-Erklärung, wie Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren in den einzelnen Referenzwerten, die zur Verfügung gestellt und veröffentlicht werden, berücksichtigt werden (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 1)
(6) Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission vom 30. November 2022 zur Änderung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/637 festgelegten technischen Durchführungsstandards im Hinblick auf die Offenlegung der Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsrisiken (ABl. L 324 vom 19.12.2022, S. 1).
(7) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Mindeststandards für EU-Referenzwerte für den klimabedingten Wandel und für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 17).

Umweltinformationen

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 Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 (im Folgenden EU-Taxonomie) als Instrument zur Klassifikation ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten verabschiedet. Die EU-Taxonomie ist ein Schlüsselelement 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- und Meeresressourcen** (WTR), **Kreislaufwirtschaft** (CE), **Umweltverschmutzung** (PPC) und **Biologische Vielfalt und Ökosysteme** (BIO) – der Europäischen Kommission einheitlich bewertet. Ein Ziel ist es, eine bessere Vergleichbarkeit der Unternehmen zu erreichen.

In diesem Abschnitt werden die KPIs, Anteil des Konzernumsatzes, der Investitionsausgaben (Capex) und der Betriebsausgaben (Opex) für den Berichtszeitraum 2024 dargestellt, die im Zusammenhang mit den sechs Umweltzielen der Europäischen Kommission stehen. Diese Anteile sind gemäß Artikel 8 und 10 der EU-Taxonomie sowie den ergänzenden delegierten Rechtsakten taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform. Bei Fraport tragen die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zu den Umweltzielen **Klimaschutz** und **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 Wirtschaftsaktivitäten, die nicht in den Delegierten Rechtsakten beschrieben sind, 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 (Wesentlicher Beitrag).
- Sie beeinträchtigt nicht erheblich eines der weiteren Umweltziele (Do No Significant Harm, DNSH).
- Sie wird unter Einhaltung des Mindestschutzes durchgeführt (Mindestschutz).

Übersicht taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten im Fraport Konzern

Umweltziel	Wirtschaftsaktivität	Tätigkeit bei Fraport	Standort
Klimaschutz (CCM)	4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	Fotovoltaikanlagen	Frankfurt, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	Passagier-Transport-System (PTS)	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur	400 Hz-Anlagen, PCA-Anlagen, Stromladestationen für E-Fahrzeuge im Flughafenbetrieb	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien, Griechenland
Klimaschutz (CCM)	6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	Gepäckförderanlage, Bodenverkehrsfahrzeuge	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Vorfeldbefeuerung mit LEDs	Frankfurt, Griechenland, Brasilien
Klimaschutz (CCM)	7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	Technikzentralen, intelligente Zähler, Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Fotovoltaikanlagen auf Gebäuden	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden [1)]	Neubau, Renovierung und Vermietung von Gebäuden	Konzern
Kreislaufwirtschaft (CE)	3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen	Sanierung von Rollbahnen und Vorfeldflächen	Frankfurt, Griechenland, Brasilien, Peru, Slowenien, Bulgarien

[1)] Die Wirtschaftsaktivitäten 7.1 und 7.2 wurden in die Wirtschaftsaktivität 7.7 umgegliedert. Eine Erläuterung erfolgt im Abschnitt „Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie".

Taxonomiekonforme Wirtschaftsaktivitäten im Fraport Konzern

Nach einer Prüfung des wesentlichen Beitrags, der DNSH-Kriterien sowie Mindestschutzanforderungen verbleiben die nachfolgenden taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten:

- 4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur
- 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr
- 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden
- 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Die Wirtschaftsaktivität 6.20 ist im Geschäftsjahr 2024 erstmalig taxonomiekonform, da im Vorjahr aufgrund einer Einführungsregelung lediglich die Taxonomiefähigkeit berichtet werden musste. Die Wirtschaftsaktivität 7.6 ist im Berichtsjahr 2024 durch die Installation von Fotovoltaikanlagen auf den Dächern des Parkhauses und des Terminalhauptgebäudes von Terminal 3 in Frankfurt neu und ebenfalls taxonomiekonform.

Beurteilung der Taxonomiekonformität

Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

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

- Die freistehenden **Fotovoltaikanlagen**, die unter der Wirtschaftsaktivität „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie" klassifiziert sind, erzeugen Strom mittels Fotovoltaik-Technologie. Sie sind nicht mit einem bestehenden Gebäude verbunden und grenzen sich somit von der Aktivität „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien" ab. Hierunter fällt zum einen die Fotovoltaikanlage an der Startbahn West in Frankfurt. Zudem wurde im Jahr 2024 in Bulgarien jeweils eine Fotovoltaik-Anlage an den Flughäfen Varna und Burgas errichtet.
- Das **Passagier-Transport-System** am Frankfurter Flughafen fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr". Es leistet einen wesentlichen Beitrag gemäß Kriterium (a), da es keine direkten CO_2-Emissionen verursacht. Dies gilt ebenso für Investitionen in das Passagier-Transport-System im Zusammenhang mit dem Ausbau von Terminal 3.
- Unter die Wirtschaftsaktivität „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur" fallen gemäß Buchstabe (b) **400-Hz-** und **PCA-Anlagen**, die Flugzeuge mit Bodenstrom sowie vorkonditionierter Luft versorgen. Darüber hinaus sind unter Buchstabe (c) **Stromladestationen** für den flughafeneigenen Betrieb eingeordnet. In diesem Zusammenhang wurden in Frankfurt im Rahmen des Projekts „ReSkaLa@FRA" ein Bus-Ladedepot für Elektrobusse errichtet und im Rahmen des Projekts

„Fast Charging 4FRA“ spezielle Ladeeinrichtungen installiert, die von Lufthansa LEOS, dem Bodendienstleister der Lufthansa, für batterieelektrische Flugzeugschlepper genutzt werden sollen. In Griechenland wurden insgesamt 40 Ladesäulen an 14 Flughäfen installiert, um elektrische Bodenverkehrsfahrzeuge zu laden. Darüber hinaus wurden 400-Hz- und PCA-Anlagen in Frankfurt, Slowenien und Bulgarien angeschafft.

- Die elektrisch betriebene **Gepäckförderanlage** in Frankfurt fällt unter Buchstabe (c) der Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ und verursacht keine direkten CO_2-Abgasemissionen. Darüber hinaus betrifft diese Wirtschaftsaktivität elektrische **Bodenverkehrsfahrzeuge** an den Standorten Frankfurt, Slowenien und Bulgarien der Buchstaben a), b) und c).
- Der Austausch und die Modernisierung der **Technikzentralen**, hauptsächlich in den bestehenden Terminals 1 und 2 in Frankfurt, fallen unter die Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“. Der wesentliche Beitrag wird 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 Buchstabe (c), sowie die Installation von **Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion** und **Dachbegrünung** in Terminal 3 unter Buchstaben (d).
- Die Installation von **Fotovoltaikanlagen** auf den Dächern des Parkhauses bei Terminal 3 sowie des Terminalhauptgebäudes selbst fällt unter die Wirtschaftsaktivität „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ gemäß Buchstabe (a), da es sich um Fotovoltaiksysteme handelt. Diese Anlagen dienen primär der Versorgung der jeweiligen Gebäude und sind somit unmittelbar mit ihnen verbunden. Im Gegensatz zur Wirtschaftsaktivität 4.1 sind sie ein fest integrierter Bestandteil des Gebäudes.
- Der **Betrieb von acht Terminal-Gebäuden bei** Fraport Greece ist der Wirtschaftsaktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ zugeordnet. Der wesentliche Beitrag ist erfüllt, da die betreffenden Terminal-Gebäude zu den oberen 15 % des nationalen Gebäudebestands in Griechenland in Bezug auf Energieeffizienz gehören. Zudem werden sie als großes Nichtwohngebäude durch Überwachung und Bewertung der Energieeffizienz effizient betrieben.

Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele – DNSH-Kriterien

Der 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 taxonomiekonformen Aktivitäten bewertet werden müssen.

Zur Identifikation und Analyse klimabedingter physischer Klimarisiken nutzt Fraport die von der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG bereitgestellten standortbezogenen Klimarisikodaten des Analysetools „Location Risk Intelligence“ und darauf aufbauende interne Workshops. Die wissenschaftliche Basis der Daten beruht auf den Emissionsszenarien SSP1-/RCP2.6, SSP2-/RCP4.5, SSP3-/RCP7.0 und SSP5-/RCP8.5 des Weltklimarats (IPCC) für die Zeiträume 2024, 2030, 2040, 2050 und 2100. Für die Analyse der physischen Klimarisiken betrachtet Fraport ausschließlich das SSP5-8.5-Szenario, auch bekannt als „Taking the Highway“. Dieses Szenario geht von einem starken Wirtschaftswachstum und einer intensiven Nutzung fossiler Brennstoffe aus und prognostiziert einen Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur um 4,4 °C bis zum Jahr 2100.

Alle in der Tabelle A der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission enthaltenen und auswertbaren Klimagefahren wurden betrachtet. Die Klimagefahren Bodendegradation und Solifluktion werden nicht durch das Analysetool abgedeckt und wurden daher in einer anschließenden Bewertung als Klimarisiken an den entsprechenden Standorten analysiert und ausgeschlossen.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden die Standorte Frankfurt sowie Griechenland, Slowenien und Bulgarien betrachtet. Für den Standort Frankfurt und Slowenien wurde als Zeitprojektion das Jahr 2100 gewählt. Für Griechenland und Bulgarien wurde hingegen eine Zeitprojektion bis zum Jahr 2050 vorgenommen, was in etwa dem Ende der vereinbarten Konzessionslaufzeit entspricht. Bei der Auswertung werden physische Klimarisiken beachtet, die in dem Scoring der Daten als „hoch“ oder „sehr hoch“ eingestuft sind. Hierbei wurden keine Anzeichen für wesentliche Klimarisiken in Bezug auf die Wirtschaftstätigkeiten an den betrachteten Standorten gefunden. Folglich sind keine Anpassungsmaßnahmen speziell für Klimarisiken ergriffen oder geplant.

In der aktuellen Fassung der EU-Taxonomie-Verordnung ist nicht festgelegt, wie oft die Klimarisikoanalyse 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 Klimarisikoanalyse überarbeitet, um neue konforme Wirtschaftsaktivitäten und Anpassungsmaßnahmen zu ergänzen.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 3) **Wasser- und Meeresressourcen** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftsaktivitäten „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Die hierfür erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie weitere Prüfungen wurden genehmigt.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 4) **Kreislaufwirtschaft** beeinträchtigt wird, sind bei den Wirtschaftsaktivitäten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Fraport ist zur Einhaltung der geforderten Abfallbewirtschaftung durch die europäische und deutsche Abfallgesetzgebung verpflichtet, insbesondere gemäß § 6 des deutschen Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der damit verbundenen Abfallhierarchie. Auch in Bulgarien, Slowenien und Griechenland greifen entsprechende nationale und europäische Gesetzgebungen.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 5) **Umweltverschmutzung** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftsaktivitäten „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Für das Passagier-Transportsystem unter der Wirtschaftsaktivität 6.3 sind die entsprechenden Kriterien unerheblich, da sie sich ausschließlich auf Straßenfahrzeuge der Klasse M beziehen und das Passagier-Transportsystem nicht unter diese Klasse fällt. Bei den verbleibenden Wirtschaftsaktivitäten werden keine wesentlichen Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen bei Bau und Wartung verursacht, da die Maßnahmen klein und von begrenztem Umfang sind. Die Arbeiten erfordern nur minimale Eingriffe und werden unter Einhaltung der nationalen Gesetzgebungen in Deutschland, Griechenland, Slowenien und Bulgarien, wie der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung und weiterer genereller Arbeitsschutzverordnungen, durchgeführt. Die für die Wirtschaftsaktivität 6.20 relevante Anlage C enthält Technische Bewertungskriterien, die nur dann relevant sind und eingehalten werden müssen, wenn die Wirtschaftsaktivität den beschriebenen Elementen entspricht. Da die Nutzung der Anlage jedoch keine Herstellung, kein Inverkehrbringen oder keine Verwendung der betreffenden Chemikalien oder anderer betroffener Stoffe beinhaltet, sind die Technischen Bewertungskriterien hier nicht anwendbar.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 6) **Biologische Vielfalt und Ökosysteme** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftsaktivitäten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ und „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur“ relevant. Diese Kriterien basieren im Wesentlichen auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Achtung biodiversitätssensibler Gebiete. Die hierfür erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden genehmigt sowie weitere Standort-Überprüfungen abgeschlossen.

Für die Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ und „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ sind für die Umweltziele 3) bis 6) keine DNSH-Kriterien definiert.

Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

Im Rahmen des Mindestschutzes werden verschiedene Anforderungen hinsichtlich der Implementierung von Verfahren gestellt, die 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 geprüft, 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. Die Beurteilung ergab, dass alle Kriterien eingehalten wurden.

Für die Maßnahmen, die Fraport in den Themenfeldern Menschenrechte sowie Korruption & Bestechung implementiert hat, wird auf die Ausführungen zu den Angabepflichten ESRS S1 Eigene Belegschaft, ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften und ESRS G1 Unternehmenspolitik 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 werden. Im Bereich des Kartell- und Wettbewerbsrecht werden regelmäßige Compliance-Risikoanalysen und Mitarbeiterschulungen durchgeführt.

Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

Ab dem Geschäftsjahr 2024 werden die Wirtschaftsaktivitäten „7.1 Neubau“ und „7.2 Renovierung bestehender Gebäude“ in die Wirtschaftsaktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ umgegliedert. Diese Umstellung erfolgt im Einklang mit den Vorgaben der EU-Taxonomie, um eine sachgerechtere Zuordnung der wirtschaftlichen Aktivitäten im Immobilien-Bereich zu gewährleisten. Es werden dabei keine Zahlen oder die zugrunde liegende Rechnungslogik verändert, sondern lediglich die Zuordnung der Aktivitäten angepasst. Die Anpassung gilt für alle Leistungsindikatoren.

Zur Vermeidung jeglicher Doppelzählung bei der Zuordnung der Umsatz-, Capex- und Opex-KPIs im Zähler über die Wirtschaftstätigkeiten hinweg wurde eine klare und eindeutige Zuordnungsmethode implementiert, die sicherstellt, dass jede Wirtschaftstätigkeit nur einmal erfasst wird.

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. Fraport erzielt zudem durch die Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ taxonomiefähige Umsatzerlöse, sowohl am Standort Frankfurt als auch an ausländischen Flughäfen. Analog zur Berechnungssystematik der Wirtschaftsaktivität 6.3 wird ein Verteilschlüssel ermittelt, um eine sachgerechte Verrechnung der Entgelte zu gewährleisten.

Die **taxonomiekonformen Umsatzerlöse** des Passagier-Transport-Systems der Wirtschaftsaktivität 6.3 sind auf 47,45 Mio € gestiegen, was im Wesentlichen durch die gestiegene Passagiermenge bedingt ist (Vorjahr: 37,09 Mio €). Außerdem bestehen taxonomiekonforme Erlöse aus der Vermietung bei Fraport Greece in Höhe von 66,85 Mio € (im Vorjahr: 58,15 Mio €). In diesem Berichtsjahr sind zu den taxonomiekonformen Umsatzerlösen noch taxonomiekonforme Erlöse in Verbindung mit der Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ mit 149,68 Mio € hinzugekommen.

Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Umsätze sind im folgenden Abschnitt beschrieben. Hinsichtlich der Vermietung von Gebäuden (7.7) ist ein Anstieg der taxonomiefähigen Umsatzerlöse auf 759,53 Mio € zu verzeichnen (im Vorjahr: 650,08 Mio €). Die Umsätze aus Wirtschaftsaktivität 6.20 umfassen einen Betrag von 679,92 Mio € (im Vorjahr: 752,54 Mio €).

Umsatzanteil/Gesamtumsatz

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	5,96%	38,48%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0,00%	0,00%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0,00%	0,00%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0,00%	0,00%
Umweltverschmutzung (PPC)	0,00%	0,00%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0,00%	0,00%

Meldebogen Umsatz

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter Umsatz	Umsatzanteil 2024	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltver-schmutzung	Kreislauf-wirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)									
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	47,45	1,07	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	149,68	3,38	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	66,85	1,51	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Umsatz ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**263,98**	**5,96**	**5,96%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,00	0,00	0,00%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,00	0,00%					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)									
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	679,92	15,36	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	759,53	17,16	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**1.439,45**	**32,52**	**32,52%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		**1.703,44**	**38,48**	**38,48%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		2.723,55	61,52						
GESAMT (A+B)		**4.426,98**	**100,00**						

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
	Klimaschutz	**Anpassung an den Klimawandel**	**Wasser**	**Umweltver-schmutzung**	**Kreislauf-wirtschaft**	**Biologische Vielfalt**	**Mindest-schutz**	**Anteil taxonomie-konformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) Umsatz 2023**	**Kategorie ermög-lichende Tätigkeit**	**Kategorie Übergangs-tätigkeit**
	(11)	**(12)**	**(13)**	**(14)**	**(15)**	**(16)**	**(17)**	**(18)**	**(19)**	**(20)**
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
	J	J	J	J	J	J	J	0,93		
	J	J	J	J	J	J	J	0,00		
	J	J	J	J	J	J	J	1,45		
								2,38		
									E	
										T
								18,81		
								16,25		
								35,06		
								37,44		
								62,56		
								100,00		

Investitionsausgaben (Capex-)Kennzahl

Die Capex-Kennzahl, die den Anteil der **taxonomiefähigen Investitionsausgaben** 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 Vermögenswerten (IAS 38), Nutzungsrechten (IFRS 16) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40). Die gesamten Zugänge sind dem Abschnitt „Zugänge zum Anlagevermögen“ sowie dem Konzern-Anlagenspiegel zu entnehmen.

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 nach Artikel 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178, 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 nach Artikel 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178.

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 können, sieht Fraport die in diesem Zusammenhang stehenden Investitionsausgaben als mit der Wirtschaftstätigkeit 6.3 verbunden an.

Alle taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Zugänge sind Investitionen in Infrastruktur und Terminal-Gebäuden zuzuordnen.

Die **taxonomiekonformen Zugänge** bei dem Passagier-Transport-System der Wirtschaftsaktivität 6.3 sind im Vergleich zum Vorjahr auf 132,68 Mio € gestiegen (im Vorjahr: 97,71 Mio €). Ein weiterer taxonomiekonformer Zugang betrifft Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten“ mit 44,97 Mio € (im Vorjahr: 27,51 Mio €). Bei der Wirtschaftsaktivität „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur“ belaufen sich die taxonomiekonformen Zugänge auf 6,57 Mio € (im Vorjahr: 1,67 Mio €). Die Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ weist taxonomiekonforme Zugänge in Höhe von 50,16 Mio € auf, wobei der wesentliche Teil auf die Gepäckförderanlage im Terminal 3 entfällt.

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Beträge sind taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Investitionsausgaben. In diesem Jahr sind aufgrund der Umgliederung in Verbindung mit den Wirtschaftsaktivitäten im Immobilienbereich erstmals taxonomiefähige Investitionsausgaben in Höhe von 1.196,83 Mio € (im Vorjahr gesamt: 963,92 Mio €) unter „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ statt „7.1 Neubau“ und „7.2 Renovierung bestehender Gebäude“ ausgewiesen. Die Zugänge der Wirtschaftsaktivität „3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen“ betragen 41,65 Mio € (im Vorjahr: 14,97 Mio €).

Anteil Investitionsausgaben/Gesamtinvestitionsausgaben

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	13,56%	79,25%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0,00%	0,00%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0,00%	0,00%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0,00%	2,26%
Umweltverschmutzung (PPC)	0,00%	0,00%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0,00%	0,00%

Meldebogen Investitionsausgaben (Capex)

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Investitions-ausgaben	Anteil Investitions-ausgaben 2024	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltver-schmutzung	Kreislauf-wirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)									
Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	CCM 4.1	12,64	0,68	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	132,68	7,19	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CO_2-arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	6,57	0,36	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	50,16	2,72	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	0,00	0,00	J	N/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	44,97	2,44	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	3,29	0,18	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Capex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**250,31**	**13,56**	**13,56%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
Davon ermöglichende Tätigkeiten		54,83	2,97	2,97%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,00	0,00%					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)									
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	41,65	2,26	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	12,87	0,70	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Neubau[1)]	CCM 7.1	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Renovierung bestehender Gebäude[1)]	CCM 7.2	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	2,77	0,15	EL	N/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	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	1.196,83	64,84	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**1.254,13**	**67,94**	**67,94%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
A. Capex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		**1.504,43**	**81,51**	**81,51%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		341,37	18,49						
GESAMT (A+B)		**1.845,80**	**100,00**						

[1)] Diese Wirtschaftsaktivität wurde zum Berichtsjahr 2024 in Wirtschaftsaktivität 7.7 umgegliedert. Eine Erläuterung findet sich im Fließtext unter dem Abschnitt "Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie".

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
	Klimaschutz	**Anpassung an den Klimawandel**	**Wasser**	**Umweltverschmutzung**	**Kreislaufwirtschaft**	**Biologische Vielfalt**	**Mindestschutz**	**Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Capex 2023**	**Kategorie ermöglichende Tätigkeit**	**Kategorie Übergangstätigkeit**
	(11)	**(12)**	**(13)**	**(14)**	**(15)**	**(16)**	**(17)**	**(18)**	**(19)**	**(20)**
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
	J	J	J	J	J	J	J	0,06		
	J	J	J	J	J	J	J	6,51		
	J	J	J	J	J	J	J	0,11	E	
	J	J	J	J	J	J	J	0,00		
	J	J	J	J	J	J	J	0,02	E	
	J	J	J	J	J	J	J	1,83	E	
	J	J	J	J	J	J	J	0,00	E	
								8,53		
									E	
										T
								1,00		
								2,53		
								61,84		
								2,35		
								0,03		
								0,08		
								0,00		
								67,83		
								76,36		
								23,64		
								100,00		

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 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 2024 resultiert aus Instandhaltungsaufwendungen für das Passagier-Transport-System sowie Instandhaltungsaufwendungen für vermietete Gebäude. Bei Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ betreffen die Aufwendungen insbesondere die Instandhaltung der Gepäckförderanlage. Hier wurde ein Schlüssel angewandt, der ausgehend von der Segmentverteilung eine sachgerechte Aufteilung der Instandhaltungsaufwendungen garantiert. Die wesentlichen Bestandteile der Wirtschaftsaktivität „3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen“ stellen die Wartung und Sanierung der Rollbahnen dar.

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.

Der taxonomiekonforme Opex umfasst unter anderem die Instandhaltungsaufwendungen des Passagier-Transport-Systems der Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ in Höhe von 9,94 Mio € (im Vorjahr: 9,15 Mio €) sowie den taxonomiekonformen Anteil bei Fraport Greece mit der Wirtschaftsaktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ in Höhe von 6,40 Mio € (im Vorjahr: 5,95 Mio €). Der Opex der Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste“ ist in diesem Berichtsjahr erstmalig taxonomiekonform und beträgt 3,08 Mio €.

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Beträge sind taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Betriebsausgaben. Dazu gehören taxonomiefähige Ausgaben aus der Wirtschaftsaktivität „3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen“, die sich auf 10,74 Mio € (im Vorjahr: 11,03 Mio €) belaufen. Ebenso sind Betriebsausgaben der Wirtschaftsaktivität „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ in Höhe von 53,98 Mio € (im Vorjahr: 33,20 Mio €) enthalten. Auch hier resultiert der Anstieg aus der Umgliederung der Wirtschaftsaktivität „7.2 Renovierung bestehender Gebäude“ in Wirtschaftsaktivität 7.7.

Anteil Betriebsausgaben/Gesamtbetriebsausgaben

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	10,14%	42,09%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0,00%	0,00%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0,00%	0,00%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0,00%	5,35%
Umweltverschmutzung (PPC)	0,00%	0,00%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0,00%	0,00%

Meldebogen Betriebsausgaben (Opex)

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Betriebsausgaben	Anteil Betriebsausgaben 2024	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)									
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	9,94	4,95	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CO_2-arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	0,09	0,05	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	3,08	1,53	J	N/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	0,86	0,43	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	6,40	3,18	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Opex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**20,37**	**10,14**	**10,14%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,95	0,47	0,47%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,00	0,00%					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)									
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	10,74	5,35	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	8,02	3,99	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Renovierung bestehender Gebäude[1)]	CCM 7.2	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	2,20	1,09	EL	N/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	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	53,98	26,87	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**74,94**	**37,30**	**37,30%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
A. Opex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		**95,31**	**47,44**	**47,44%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN									
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		105,61	52,56						
GESAMT (A+B)		**200,92**	**100,00**						

[1)] Diese Wirtschaftsaktivität wurde zum Berichtsjahr 2024 in Wirtschaftsaktivität 7.7 umgegliedert. Eine Erläuterung findet sich im Fließtext unter dem Abschnitt "Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie".

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
	Klimaschutz	**Anpassung an den Klimawandel**	**Wasser**	**Umweltver-schmutzung**	**Kreislauf-wirtschaft**	**Biologische Vielfalt**	**Mindest-schutz**	**Anteil taxonomie-konformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) Opex 2023**	**Kategorie ermög-lichende Tätigkeit**	**Kategorie Übergangs-tätigkeit**
	(11)	**(12)**	**(13)**	**(14)**	**(15)**	**(16)**	**(17)**	**(18)**	**(19)**	**(20)**
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
	J	J	J	J	J	J	J	5,13		
	J	J	J	J	J	J	J	0,19	E	
	J	J	J	J	J	J	J	0,00		
	J	J	J	J	J	J	J	0,00	E	
	J	J	J	J	J	J	J	3,34		
								8,66		
									E	
										T
								6,19		
								5,43		
								4,61		
								0,02		
								0,33		
								18,63		
								35,21		
								43,87		
								56,13		
								100,00		

Angaben zu ESRS E1 Klimawandel

Allgemeine Angaben

ESRS 2 Allgemeine Angaben

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die daraus resultierenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Ein Bestandteil der Umweltpolitik von Fraport ist der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen.

Governance

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Klimabezogene Erwägungen werden in die Vergütung der Mitglieder des Vorstands einbezogen. Für das Geschäftsjahr 2024 wurden zwei strategische Unternehmensziele sowie ein ESG-Ziel mit einer Gewichtung zu jeweils einem Drittel beschlossen. Die Leistung der Vorstandsmitglieder wurde im Jahr 2024 nicht anhand der im Rahmen der Angabepflicht E1-4 übermittelten THG-Emissionsreduktionsziele bewertet.

Für weitere Ausführungen zur Einbeziehung von nachhaltigkeitsbezogener Leistung in Anreizsysteme siehe auch Angaben zu ESRS 2 in Verbindung mit GOV-3.

Strategie

Angabepflicht E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

Laut Weltklimarat (IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change) soll bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität erreicht werden, um die Erderwärmung auf 1,5 °C zu beschränken. Im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen und dessen 1,5-Grad-Ziel haben sich die Mitglieder des ACI (Airports Council International) Europe, darunter auch Fraport für den Flughafen Frankfurt, dazu verpflichtet, bis 2050 die THG-Emissionen in ihrer direkten Verantwortung auf null zu senken („Net Zero Carbon“ gemäß IPCC).

Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Vorstand im Jahr 2022 den „Masterplan Dekarbonisierung“ für die Fraport AG verabschiedet und für alle Bereiche und Konzern-Gesellschaften als Grundsatzpapier zur Berücksichtigung in den weiteren Planungsdokumenten vorgegeben. Nach der Umsetzung für die Fraport AG wurde der „Masterplan Dekarbonisierung“ im Laufe des Geschäftsjahres 2023 erfolgreich im gesamten Fraport-Konzern ausgerollt. Der Masterplan ist eine wichtige strategische Maßnahme der Konzern-Strategie Fraport.2030 (unter Angabepflicht E1-2). Er wird regelmäßig überprüft und aktualisiert, wobei die letzte Aktualisierung im Jahr 2024 erfolgte. Die im Masterplan beschriebenen Governance-Elemente werden von den zuständigen Bereichen umgesetzt.

Der Masterplan verpflichtet den Fraport-Konzern, an seinem Heimatstandort in Frankfurt sowie an den weiteren vollkonsolidierten Standorten weltweit das Ziel Net Zero in Scope 1 und 2 bereits im Jahr 2045 zu erreichen. Zusätzlich beschreibt der Masterplan weitere Scope 1 und 2 Zwischenziele für die Jahre 2030 und 2040. Für den Konzern wird bis 2030 eine Reduktion der THG-Emissionen (Treibhausgas-Emissionen) auf 95.000 t CO_2e und bis 2040 auf 40.000 t CO_2e angestrebt. Für die Fraport AG sollen die THG-Emissionen bis 2030 auf 50.000 t CO_2e und bis 2040 auf 25.000 t CO_2e gesenkt werden. Die Ziele sollen ohne Kompensation erreicht werden.

Aktuelle Zielsetzung der Fraport AG und des Konzerns zur THG-Reduktion

	2030	2040	2045
Fraport AG	50.000 t CO_2e	25.000 t CO_2e	0 t CO_2e (Net Zero)
Fraport-Konzern	95.000 t CO_2e	40.000 t CO_2e	0 t CO_2e (Net Zero)

Für eine ausführliche Darstellung der Ziele und deren Erreichung sowie ihrer Vereinbarkeit mit dem Pariser Abkommen wird auf die Angabepflicht E1-4 verwiesen. Die dem Masterplan zugrunde liegenden Emissionen entsprechen der Bilanzierung gemäß der Angabepflicht E1-6, die auch die Emissionen aus Energieverbräuchen des Konsolidierungskreises gemäß der Angabepflicht E1-5 umfasst.

Bisher hat Fraport noch keine Ziele zur Reduktion der Scope 3-Emissionen festgelegt, die die Emissionen aus der Wertschöpfungskette umfassen. Für das Geschäftsjahr 2023 wurde erstmals der Scope 3 gemäß GHG Protocol (Greenhouse Gas Protocol)

vollständig für den in diesem Bericht angewendeten Konsolidierungskreis erhoben und die 15 einzelnen Kategorien einer Signifikanzbewertung unterzogen (vgl. Angabepflicht E1-6). Bei Flughafenbetreibern werden die Scope 3-Emissionen durch den Flugverkehr sowie durch die landseitigen Zu- und Ablieferverkehre bestimmt.

Der Luftverkehr gilt als schwer zu dekarbonisierender Sektor, da insbesondere für mittlere und lange Distanzen auf absehbare Zeit keine Technologien mit hinreichender Energiedichte am Markt verfügbar sein werden. Innovative Antriebstechnologien wie Wasserstoff für kurze und mittlere Strecken befinden sich momentan noch in einem frühen Entwicklungsstadium. Für Drop-In-Treibstoffe, auch bekannt als Sustainable Aviation Fuel, fehlen derzeit ausreichende Produktionskapazitäten, um diese Mengen zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitzustellen.

Der europäische Luftverkehr ist im internationalen Vergleich am stärksten reguliert und auf Dekarbonisierung ausgerichtet. Daher steht der europäische Luftverkehrssektor unter erheblichem Druck, nachhaltige Lösungen zu finden. Am Flughafen Frankfurt erprobt Fraport gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa Ansätze zur Reduktion von Kerosinverbrauch und Emissionen aus dem Luftverkehr. Hierbei erhält Fraport Unterstützung vom Kompetenzzentrum für Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr (CENA – Climate, Environment and Noise Protection in Aviation) des Landes Hessen. Basierend auf den gesammelten Erfahrungen wird Fraport prüfen, welche Ziele Fraport im Bereich Scope 3 unterstützen kann, um die Dekarbonisierung voranzutreiben.

Der bislang auf die Scope 1 und 2 Emissionen fokussierte Masterplan Dekarbonisierung ist in Handlungsfelder strukturiert, die drei Dekarbonisierungshebel ergeben. Durch diese Einteilung können die Ziele der Energieverbrauchsminderung und Dekarbonisierung zugewiesen und Prozessverantwortliche klar benannt werden. Die Dekarbonisierungshebel sind **Energiebedarf reduzieren**, **Energieträger wechseln** und **emissionsfreie Energie nutzen**.

Das Maßnahmenpaket „**Energiebedarf reduzieren“** unterstützt die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele. Im Bereich der Scope 2 Maßnahmen werden Maßnahmenpakete zusammengefasst, die den Verbrauch von Strom, Wärme und Kälte senken. Diese Maßnahmen werden im Rahmen von Sanierungen, Instandsetzungen und dem Austausch von Altanlagen kontinuierlich umgesetzt. Dabei werden die Vorgaben des Energieeffizienzgesetzes sowie EU-Richtlinien für den Standort Frankfurt berücksichtigt.

Das Maßnahmenpaket „**Energieträger wechseln“** zielt auf den Übergang von fossilen zu nicht-fossilen Energieträgern ab. Dies betrifft die THG-Emissionen aus der Verbrennung von Kraft- und Brennstoffen, die bilanziell dem Scope 1 von Fraport zugeordnet werden, und soll zur Reduktion der THG-Emissionen in diesem Bereich beitragen. Zu den Maßnahmen zählt die Defossilisierung des Fuhrparks der Bodenverkehrsdienste (BVD), die die Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebsformen sowie den Einsatz von emissionsfreien, synthetischen Kraftstoffen für Fahrzeuge, die nicht auf Elektro- oder Wasserstoffantrieb umgestellt werden können, umfasst.

Das Maßnahmenpaket „**Emissionsfreie Energie nutzen**“ betrifft den Bezug von extern erzeugter Energie im Bereich Strom, Wärme und Kälte, der dem Scope 2 zugeordnet wird. Die Nutzung emissionsfreier Energie wird realisiert, indem Energielieferanten ihre Produkte auf erneuerbare Energien umstellen oder neue Lieferanten beauftragt werden, die bereits emissionsfreie Energie erzeugen. Durch den Bezug von extern erzeugter Energie trägt Fraport zur Reduktion der Scope 2-THG-Emissionen bei. Zusätzlich investiert Fraport in eigene Photovoltaik-Anlagen zur Erzeugung emissionsfreien Stroms, wodurch Treibhausgase aus dem Bezug von nicht erneuerbarem Strom vermieden werden.

Übergeordnet werden Maßnahmenpakete definiert, die Maßnahmen umfassen, die keinen unmittelbar berechenbaren oder messbaren Beitrag zur Dekarbonisierung leisten und keiner spezifischen Scope-Kategorien zugeordnet werden können. Dennoch sind sie von Bedeutung, um die THG-Emissionsreduktionsziele zu erreichen. Hierzu zählen beispielsweise Maßnahmen zur Schaffung von Versorgungsinfrastruktur, die einen Wechsel des Energieträgers ermöglichen sowie Maßnahmen zur Steuerung, Ermittlung und Zuordnung des Energieverbrauchs. Ebenfalls werden Maßnahmen beschrieben, die die Nachverfolgung der Umsetzung des Masterplans unterstützen.

Für die erwarteten Beiträge aus den Dekarbonisierungshebeln sowie die jeweils wichtigsten Klimaschutzmaßnahmen wird auf die Erläuterungen zur Angabepflicht E1-4 verwiesen.

Um die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung finanziell zu unterlegen, sind entsprechende Investitionen erforderlich. In der nachfolgenden Tabelle ist der indikative jährliche Mittelabfluss für die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung am Standort Frankfurt dargestellt:

Indikativer jährlicher Mittelabfluss für die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung am Standort Frankfurt

		Mittelabfluss in Mio € p.a. (grobe Indikation unter kaufmännischer Vorsicht)										
Dekarbonisierungshebel	**Investition gesamt (in Mio €)**	**IST bis 2023**	**IST 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
Energiebedarf reduzieren	**185,0**	**29,6**	**8,3**	**17,1**	**19,9**	**19,4**	**19,9**	**19,4**	**14,9**	**14,4**	**13,7**	**8,4**
Energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen, Anlagen												
Gepäckförderanlage	5,0	1,7	0,0	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Gebäude + Flugbetrieb	20,0	0,4	0,6	1,5	2,0	2,5	3,0	3,0	2,0	2,0	2,0	1,0
Terminalbetrieb	20,0	4,8	0,9	1,5	1,5	1,5	1,5	2,0	2,0	2,0	1,3	1,0
Sanierung Lüftungszentralen T1	140,0	22,7	6,8	14,0	16,0	15,0	15,0	14,0	10,5	10,0	10,0	6,0
Energieträger wechseln	**12,5**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,5**	**1,5**	**0,9**	**0,9**	**0,6**
Umstellung Fahrzeugflotte	12,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	0,9	0,9	0,6
Emissionsfreie Energien nutzen	**75,0**	**1,0**	**12,1**	**11,0**	**5,0**	**3,0**	**2,0**	**0,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Photovoltaik 18 West	24,5	1,0	12,1	10,0	1,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Photovoltaik – weitere Anlagen	50,5	0,0	0,0	1,0	3,8	2,9	2,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Produktion grüner Fernkälte[1)]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Übergeordnete Maßnahmen	**160,0**	**0,6**	**3,5**	**6,5**	**10,0**	**11,0**	**11,0**	**11,0**	**11,0**	**9,5**	**9,0**	**7,7**
Infrastruktur für alternative Antriebe schaffen	35,0	0,4	3,4	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,5	3,0	3,0
Ladeinfrastruktur Kunden-parkhäuser/-Parkplätze	20,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	2,0	2,0	2,0
Digitales Energienetz	25,0	0,2	0,1	1,0	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,7
Energiespeicherung	80,0	0,0	0,0	2,0	3,0	3,0	3,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0
Summe Masterplan	**432,5**	**32,2**	**24,9**	**35,6**	**35,9**	**34,4**	**33,9**	**32,8**	**27,4**	**24,8**	**23,6**	**16,7**

Indikativer jährlicher Mittelabfluss für die Umsetzung des Masterplans Dekarbonisierung am Standort Frankfurt

		Mittelabluss in Mio € p.a. (grobe Indikation unter kaufmännischer Vorsicht)											
Dekabonisierungshebel	**Investition gesamt (in Mio €)**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**	**2039**	**2040**	**2041**	**2042**	**2043**	**2044**	**2045**
Energiebedarf reduzieren	**185,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Energetische Optimierung von Gebäuden, Systemen, Anlagen													
Gepäckförderanlage	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gebäude + Flugbetrieb	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Terminalbetrieb	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sanierung Lüftungszentralen T1	140,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energieträger wechseln	**12,5**	**0,6**	**0,5**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Umstellung Fahrzeugflotte	12,5	0,6	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Emissionsfreie Energien nutzen	**75,0**	**0,0**	**0,0**	**2,0**	**3,0**	**4,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**3,0**	**3,0**
Photovoltaik 18 West	24,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Photovoltaik – weitere Anlagen	50,5	0,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	3,0
Produktion grüner Fernkälte[1)]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Übergeordnete Maßnahmen	**160,0**	**5,2**	**4,0**	**2,5**	**4,5**	**5,0**	**7,0**	**7,0**	**8,0**	**8,0**	**7,0**	**6,0**	**5,0**
Infrastruktur für alternative Antriebe schaffen	35,0	2,2	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ladeinfrastruktur Kundenparkhäuser/-Parkplätze	20,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Digitales Energienetz	25,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Energiespeicherung	80,0	1,0	1,0	2,5	4,5	5,0	7,0	7,0	8,0	8,0	7,0	6,0	5,0
Summe Masterplan	**432,5**	**5,8**	**4,5**	**4,5**	**7,5**	**9,0**	**12,0**	**12,0**	**13,0**	**13,0**	**12,0**	**9,0**	**8,0**

[1)] Für die Maßnahme "Bereitstellung grüner Fernkälte" werden aktuell noch verschiedene Möglichkeiten geprüft, da die konkrete Umsetzungsmethode noch nicht festgelegt wurde.

Die in der Tabelle aufgeführten Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele wurden mit indikativen Kosten versehen und im Masterplan ausgewiesen. Aufgrund der langen Laufzeit der Maßnahmen sind die Schätzungen teilweise grob und mit Unsicherheiten behaftet und können sich im Zeitverlauf verändern. Die Gesamtkosten wurden nach dem Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht ermittelt und enthalten in der Regel Zuschläge für Unsicherheiten, die auf der begrenzten Planungstiefe beruhen. Die Verteilung der Gesamtinvestition auf die einzelnen Jahre wurde angesichts der derzeit sehr schwierigen Rahmenbedingungen bewusst konservativ vorgenommen.

Für das Geschäftsjahr 2024 sind rund 21,4 Mio € taxonomiekonformer Capex gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 auf Investitionskosten in Verbindung mit dem Masterplan Dekarbonisierung am Standort Frankfurt zurückzuführen. Dieser Capex beinhaltet Projekte der Wirtschaftsaktivitäten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur“ und „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“. Die dahinterstehenden Projekte sind die Erweiterung der Photovoltaik-Anlage an der Startbahn 18 West, die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld und die Sanierung von Technikzentralen in Terminal 1. Die Überleitung der Investitionskosten des Masterplan Dekarbonisierung zur EU-Taxonomie basiert auf einer Zuordnung von Projekten anhand ihrer Projektnummer. Der Masterplan beinhaltet Maßnahmen zur Dekarbonisierung, während die EU-Taxonomie auf generelle nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten abzielt.

Im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung prognostiziert Fraport unter Berücksichtigung geplanter Maßnahmen und voraussichtlichen Wachstums die verbleibenden Restemissionen nach Scope 1 und 2 für die verbleibenden Jahre bis zur Erreichung des Net-Zero-Ziels im Jahr 2045. Die Emissionskurve entspricht der erforderlichen mittleren jährlichen Reduktion, wie sie in wissenschaftlich basierten Zielvorgaben wie dem SBTi Net Zero Standard v1.2 für ein 1,5°-Szenario vorgeschlagen wird. Erhebliche eingeschlossene Emissionen, die diesen Zielpfad gefährden könnten, ergeben sich aus der Prognose nicht (vgl. Angabepflicht E1-4).

Fraport plant die Entwicklung eines Prognosemodells für die signifikantesten Scope 3.11 Emissionen - die Treibhausgas-Emissionen aus dem Luftverkehr. Dieses Modell soll auf branchenrelevanten Technologie-Szenarien basieren, wie zum Beispiel die Szenarien der ICAO (International Civil Aviation Organization) oder ACI. Die dort abzubildenden erwarteten eingeschlossenen Emissionen resultieren dabei jedoch nicht aus den Dienstleistungen von Fraport, sondern vielmehr aus dem Geschäftsbetrieb ihrer Partner in der Wertschöpfungskette. Die branchen- und unternehmensübergreifenden Dekarbonisierungspläne, die teilweise durch Machbarkeitsstudien gestützt werden, streben ebenfalls einen nettoemissionsneutralen Flugbetrieb bis 2050 an, berücksichtigen jedoch auch Kompensationsverfahren.

Der Masterplan Dekarbonisierung beinhaltet neben den Maßnahmenpaketen und Zielen auch Investitionskosten. Einige dieser Investitionen entsprechen den Wirtschaftsaktivitäten gemäß der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852. Weitere Informationen hierzu finden sich unter anderem unter der Angabepflicht E1-2 und im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“. Gesonderte Ziele oder Capex-Pläne zur Erreichung taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten nach der Taxonomie-Verordnung existieren nicht.

Als eine wichtige strategische Maßnahme der Konzern-Strategie Fraport.2030 sind die Investitionen im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung in die laufenden Erneuerungszyklen der bestehenden Assetstrukturen eingebettet und somit in dem erweiterten Wirtschaftsplan berücksichtigt. Damit sollen außerplanmäßige Ausgaben vermieden werden. Fallweise werden Fördermittel beantragt und in die Finanzierung eingebunden. Darüber hinaus werden fortlaufend zweckgebundene nachhaltige Finanzierungsmaßnahmen im Rahmen der Finanzierungsstrategie geprüft und umgesetzt.

Im Berichtsjahr 2024 gab es keine signifikanten Capex-Beträge, die im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeiten in den Bereichen Kohle, Öl und Gas investiert wurden.

Nach Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission genannten Kriterien ist Fraport von den Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten nicht ausgenommen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Fraport hat sich im Rahmen der DMA mit klimabezogenen Risiken, Auswirkungen und Chancen auseinandergesetzt. Eine abschließende Bewertung der klimabezogenen physischen Risiken und klimabezogenen Übergangsrisiken für den gesamten Fraport-Konzern ist in den Folgejahren vorgesehen. Eine Ausführung zu dem bisherigen Prozess und Stand findet sich unter der Angabepflicht in Zusammenhang mit IRO-1.

Im Rahmen der DMA hat die qualitative Diskussion mit den Experten der Fachbereiche keine auf dem Klimawandel beruhenden Risiken identifiziert, die auf kurze und mittelfristige Sicht die Resilienz der Strategie oder des Geschäftsmodells Fraports gefährden würden. Fraport hat die langfristigen Klimarisiken (vgl. Angabepflicht E1 in Verbindung mit ESRS2 IRO-1) in Bezug auf die langfristige Resilienz des Geschäftsmodells und seiner Strategie noch nicht vollumfänglich bewertet.

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Zu den Auswirkungen von Fraport auf den Klimawandel wird auf die Angabepflichten E1-1, E1-5 und E1-6 sowie ESRS 2 SBM-3 verwiesen.

Für die Ermittlung und Bewertung von physischen Klimarisiken hat Fraport eine klimabezogene Szenarioanalyse durchgeführt. Hierbei wurden Klimadaten für den Standort Frankfurt sowie für die internationalen Betreiberkonzessionen analysiert. Die Wertschöpfungskette wurde nicht weiter betrachtet, da die Auswirkungen als nicht dauerhaft oder wesentlich für Fraport eingestuft wurden. Für die Zeithorizont-Betrachtung wurden in dieser ersten Analyse ausschließlich der langfristigste Zeitraum berücksichtigt, da dieser die schwerwiegendsten Klimarisiken umfasst und somit eine fundierte Grundlage bietet. Klimarisiken, die langfristig bedeutend sind, werden meist auch kurz- und mittelfristig relevant. Für die Fraport AG mit dem Standort Frankfurt und Fraport Slowenien als unbefristete Betreiberkonzession wurde das Jahr 2100 als Zeithorizont gewählt. Für Peru wurde das Jahr 2040 und für die restlichen internationalen Betreiberkonzessionen das Jahr 2050 festgelegt, da diese Zeiträume sich an dem jeweiligen Konzessionsende orientieren. Die langfristigen Zeithorizonte wurden gewählt, da sie am besten mit der langfristigen strategischen Planung und Kapitalallokation für die Betreiberkonzessionen übereinstimmen.

Die Klimarisikoanalyse basiert auf der Auswertung der „Location Risk Intelligence“ der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG (MunichRe) aus Oktober 2024. Die Klimadaten basieren auf standortspezifischen geografischen Koordinaten und orientieren sich an der Tabelle zur Klassifikation von Klimagefahren gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission. Sie umfassen alle Klimarisiken außer Bodendegradation und Solifluktion. Für weitere Informationen siehe Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung“.

Als Grundlage dient das Szenario SSP5-8.5 des IPCC, welches von hohen Emissionen ausgeht. Dieses Szenario prognostiziert ein starkes Wirtschaftswachstum und eine intensive Nutzung fossiler Brennstoffe, was zu einem Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur um 4,4 °C bis zum Jahr 2100 führt. Dieses Szenario basiert auf der wissenschaftlichen Grundlage des sechsten Sachstandberichts des IPCC (IPCC AR6). Das verwendete Klimaszenario wird als Worst-Case-Szenario angenommen, um bestmöglich auf zukünftige Entwicklungen vorbereitet zu sein. Die Daten wurden durch Experteninterviews plausibilisiert.

Im Rahmen der Analyse wurden Anhaltspunkte für bestehende und potenzielle Klimarisiken identifiziert. Die vorläufige Bewertung basiert auf einer Risikoeinstufung von 1 bis 5, die von MunichRe auf Grundlage interner Klimamodelle und geografischer Koordinaten erstellt wurde und bei der die Faktoren Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß und Dauer der Gefahren in den internen Modellen hinterlegt sind.

Fraport ist bestrebt, den Prozess zur detaillierten Analyse und Bewertung der Klimarisiken weiter auszubauen, um die gestiegenen Anforderungen der ESRS zu erfüllen. Eine umfassendere Analyse für den gesamten Fraport-Konzern ist in Folgejahren vorgesehen. In dieser soll eine Bewertung der Klimarisiken inklusive der Schadenshöhe und der Anfälligkeit von Vermögenswerten und Geschäftstätigkeiten erfolgen.

Fraport hat klimabedingte Übergangsrisiken und Chancen am Standort Frankfurt und an den internationalen Betreiberkonzessionen analysiert. Die Wertschöpfungskette wurde indirekt in die Analyse einbezogen, da Übergangsrisiken per Definition auch von den Abhängigkeiten und Veränderungen bei anderen Akteuren in der Wertschöpfungskette, wie den Kosten der Airlines und anderen relevanten Faktoren, beeinflusst werden.

Für die Ermittlung klimabedingter Übergangsrisiken und Chancen wird der aktuelle wissenschaftliche Stand des 1,5-Grad-Szenario "Net Zero Emissions" der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Dieses Szenario beschreibt einen Weg, bei dem die globalen Netto-THG-Emissionen bis 2050 auf Null reduziert werden, um die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen und schwerwiegende Folgen des Klimawandels zu vermeiden. Fraport ist der Ansicht, dass dieses Szenario durch seine umfassende Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse, technologischer Entwicklungen und politischer Maßnahmen eine breite Palette plausibler Risiken und Unsicherheiten abbildet und somit eine fundierte Grundlage zur Bewertung klimabedingter Übergangsrisiken und Chancen bietet. Fraport ist sich bewusst, dass das Szenario Einschränkungen hinsichtlich Annahmen, regionalen Unterschieden, Technologieabhängigkeit, Verhaltensänderungen, politischer Umsetzung, wirtschaftlicher Auswirkungen und langfristiger Prognosesicherheit aufweist.

Auf Basis dieser Annahme hat Fraport in Workshops mit Fachexperten aus den Bereichen Marktforschung, Nachhaltigkeit, Risikomanagement, Beteiligungsmanagement und Reporting die Übergangsrisiken und -chancen diskutiert und evaluiert. Dabei wurden die Kategorien Politik, Technologie, Märkte und Reputation für die Übergangsrisiken sowie Ressourcen, Energie, Produkte und Dienstleistungen, Märkte und Resilienz für die Übergangschancen betrachtet. Die wichtigsten Triebkräfte, die Fraport betrachtet hat, sind politische Maßnahmen zur Emissionsreduktion, der Übergang zu einem nachhaltigen Energiemix, technologische Innovationen in der Luftfahrt sowie Veränderungen in den Marktanforderungen und Verbrauchergewohnheiten, da diese Faktoren die zukünftige Geschäftsentwicklung von Fraport beeinflussen.

Die Übergangsereignisse wurden sowohl kurz-, und mittel- als auch langfristig analysiert, wobei die Zeiträume 2026, 2035 und 2050 betrachtet wurden. Für die kurzfristige Betrachtung wurden Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe geschätzt, während für die mittel- und langfristige Betrachtung der Trend der erwarteten Risikoentwicklung angegeben wurde. Weitere Analysen und Bewertungen, inwieweit die Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten des Unternehmens den ermittelten Übergangsrisiken oder Chancen ausgesetzt sind, hat Fraport in den Folgejahren geplant. Es wurde keine vollumfassende Resilienzanalyse durchgeführt und damit können auch keine Aussagen über die Resilienz des Geschäftsmodells getroffen werden.

Angabepflicht E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Fraport hat die Aspekte Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz sowie den Einsatz von erneuerbaren Energien in der Konzern-Strategie verankert, die sich auf die strategischen Prioritäten Wachstum und Nachhaltigkeit sowie Effizienz und Innovationen konzentriert. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden unter anderem in wichtigen strategischen Maßnahmen umgesetzt (siehe auch Kapitel „Grundlagen des Konzerns“).

Die Strategie zielt darauf ab, die Position von Fraport als führendem Konzern im Betrieb klimafreundlicher Flughäfen zu etablieren. Ein zentraler Bestandteil dieser Priorität ist der im Berichtsjahr 2022 erstmals beschlossene und inzwischen aktualisierte „Masterplan Dekarbonisierung“. Der Masterplan wurde auf den gesamten Konsolidierungskreis unter operativer Kontrolle sowie auf alle Treibhausgase gemäß GHG Protocol ausgeweitet.

Die Reduktion der THG-Emissionen, die direkt in der Verantwortung von Fraport liegen, hat Vorrang vor den Emissionen in der Wertschöpfungskette. Der Masterplan Dekarbonisierung konzentriert sich daher auf die THG-Emissionen im Scope 1 und 2. Im Berichtsjahr hat Fraport erstmals den Scope 3 für den genannten Konsolidierungskreis über alle 15 Kategorien des GHG-Protocols bewertet und berichtet die signifikanten Kategorien. Auf dieser Grundlage wird Fraport prüfen, ob und wie die Klimaschutzstrategie künftig weiterentwickelt werden kann, um die wesentlichen Auswirkungen seines Geschäftsmodells auf das Treibhausgasinventar zu adressieren (siehe Angabepflicht IRO-1).

Der Energieverbrauch der Infrastrukturen und Prozesse von Fraport ist die Hauptursache für seine THG-Emissionen. Daher steht dieser als wesentliche Auswirkung (siehe Angabepflicht IRO-1) im Fokus des Masterplans Dekarbonisierung und unterstützt das Streben nach Effizienz gemäß der strategischen Priorität von Fraport. Die strategischen Hebel zur Dekarbonisierung umfassen die Reduzierung des Energieverbrauchs, den Wechsel zu emissionsärmeren Energieträgern sowie die Nutzung emissionsfreier Energie. Diese drei Hebel werden durch übergeordnete Maßnahmen zur effizienteren Verteilung und Steuerung des Energiebedarfs ergänzt.

Die konzernweite Steuerung des Masterplans Dekarbonisierung liegt in der Verantwortung der Unternehmensentwicklung, während die Umsetzung durch die Gesellschaften an den Standorten erfolgt. Die Fortschritte werden vom Dekarbonisierungsboard überwacht, das vom Vorstand geleitet wird. Der Teilnehmerkreis setzt sich planmäßig aus den verantwortlichen Bereichsleitungen oder deren benannten Vertretern zusammen. Der Bereich Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit koordiniert das Board, während die Bereichsleiter des Zentralen Infrastrukturmanagements, des Kosten- und Ergebniscontrollings sowie des Investitions- und Projektcontrollings die operative Planung und Umsetzung der Maßnahmen verantworten. Bei Bedarf können weitere Teilnehmer, etwa aus relevanten Standortgesellschaften, hinzukommen. Wenn die Dekarbonisierung relevanter Auslandsgesellschaften behandelt wird, nimmt der Bereich Akquisitionen und Beteiligungen am Board teil. Die im Dekarbonisierungsboard beschlossenen Maßnahmen werden anschließend in die Mittelfristplanung der Konzern-Gesellschaften integriert.

Wie unter der Angabepflicht E1-1 beschrieben, ist die Analysephase von Fraport zu den Risiken und Chancen des fortschreitenden Klimawandels noch nicht abgeschlossen. Der Bedarf einer Anpassungsstrategie, beispielsweise für Extremwetterereignisse, wird über die Behandlung im Risikomanagementsystem hinaus im Rahmen der anschließenden Resilienzanalyse geprüft.

Angabepflicht E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien

Die wichtigsten Maßnahmen hinsichtlich des Energieverbrauchs und der Emissionen in Scope 1 und 2 werden aufgrund ihres Hauptanteils an den Emissionen im Konzernvergleich dem Standort Frankfurt zugeordnet. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf dem Dekarbonisierungshebel „Emissionsfreie Energie nutzen“. Hierbei ist insbesondere die Installation von Photovoltaik-Anlagen in der finalen Ausbaustufe auf einer Länge von 2.800 Metern parallel zur Startbahn West mit einer Kapazität von 17 MWp in Frankfurt hervorzuheben. Die Inbetriebnahme ist stufenweise für das erste und dritte Quartal 2025 geplant. Zudem bezieht Fraport für den Standort Frankfurt grüne Windenergie. Mehrere Power Purchase Agreements (PPA) mit verschiedenen Lieferanten versorgten den Flughafen Frankfurt im Jahr 2024 mit rund 160 Gigawattstunden Windstrom. Diese Energie wurde aus verschiedenen On-shore- und Offshore-Windkraftanlagen gewonnen.

Die aktuell geplanten Einzelmaßnahmen im Dekarbonisierungshebel „Energiebedarf reduzieren“ sind in ihrer jeweiligen Höhe nicht wesentlich für diese Berichterstattung. Zum einen wurde ein erheblicher Teil dieses Hebels in der Vergangenheit realisiert, zum anderen sind Planungen für künftige Maßnahmen noch in einem sehr frühen Stadium.

Wesentliche Maßnahmen, die Fraport in den kommenden Jahren im Rahmen des Dekarbonisierungshebels „Energieträger wechseln“ plant, umfassen die fortschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotten am Standort Frankfurt. Ergänzend dazu setzt das Unternehmen den Ausbau einer Schnellladeinfrastruktur auf dem Flughafenvorfeld sowie die Errichtung von Ladepunkten auf dem gesamten Flughafengelände fort. Das Ende 2021 abgeschlossene PPA mit EnBW für die Stromlieferung aus dem Windpark „He Dreiht“ soll planmäßig ab Mitte 2026 einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Frankfurter Flughafens leisten.

Darüber hinaus zählen die Umstellung der Fernkälte auf klimaneutrale Energie sowie die Erweiterung des Bezugs grüner Fernwärme zu den am Standort Frankfurt geplanten Maßnahmen im Rahmen des Dekarbonisierungshebels „Emissionsfreie Energie nutzen“. Eine wesentliche Einzelmaßnahme der Auslandsbeteiligungen wird ein PPA für den Flughafen in Lima sein. Darüber hinaus soll ein Maßnahmenbündel an energetischen Optimierungen an den Flughäfen von Fraport Greece bis 2030 zur Senkung der THG-Emissionen von Fraport Greece beitragen.

Um das Ziel von Net-Zero in den Scopes 1 und 2 bis zum Jahr 2045 zu erreichen, setzen auch die ausländischen Flughafenbeteiligungen von Fraport eine Vielzahl von Maßnahmen zur Dekarbonisierung ihrer Geschäftsaktivitäten um. Diese Maßnahmen befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien, von ersten Projektideen bis hin zu detaillierten Umsetzungsplanungen, die in der mittelfristigen Budgetplanung verankert sind. In einigen Beteiligungen wurden bereits Maßnahmen zur Reduzierung von THG-Emissionen erfolgreich implementiert und fortlaufend weiterentwickelt. Aufgrund des jeweils im Vergleich zum Konzernsitz geringen Einzelbeitrags entfällt eine detaillierte Ausweisung an dieser Stelle.

Die erzielten und erwarteten Reduktionen aktueller und künftig geplanter Maßnahmen sind aufgrund des kohärenten Bezugsrahmens ebenfalls der Grafik unter der Angabepflicht E1-4 zu entnehmen. Die erzielten Beiträge und künftigen Erwartungsbeiträge aus den wichtigsten Maßnahmen sind in der Tabelle unter der Angabepflicht E1-1 den übergeordneten Dekarbonisierungszielen zugewiesen.

Im Geschäftsjahr 2024 sind erhebliche Investitionsausgaben am Standort Frankfurt im Rahmen des Masterplan Dekarbonisierung für die Erweiterung der Photovoltaik-Freiflächenanlage mit 12,1 Mio €, der Sanierung der Technikzentralen mit 6,8 Mio € und der Errichtung von Ladesäulen für E-Fahrzeuge mit 3,4 Mio € angefallen. Letzteres gehört zu einem Bündel von Maßnahmen, die indirekt die zuvor genannten Dekarbonisierungshebel unterstützen. Die erwarteten künftigen erheblichen Investitionsbeträge für die wichtigsten Maßnahmen sind in der Tabelle zur Finanzierung des Übergangsplans unter der Angabepflicht E1-1 dargestellt.

Diese Maßnahmen sind im Berichtsjahr zudem als taxonomiekonformer Capex gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission klassifiziert. Die Photovoltaik-Anlage wird der Wirtschaftsaktivität „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ zugeordnet und umfasst taxonomiekonformen Capex in Höhe von 12,1 Mio €. Für die Ladesäulen, die unter „6.17 CO_2-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen, beläuft sich der taxonomiekonforme Capex auf 3,4 Mio €. Die Sanierung der Technikzentralen wird dem Buchstaben (b) der Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ zugeordnet und umfasst taxonomiekonformen Capex in Höhe von 5,9 Mio €. Die Beträge der Investitionskosten für den Masterplan Dekarbonisierung sind nicht identisch mit den Capex-Beträgen der EU-Taxonomie, da für diese eine Wesentlichkeitsschwelle für Projekte angewandt wird und der Umfang sowie die Abgrenzung der Maßnahmen sich unterscheiden.

Für die PPAs am Standort Frankfurt werden für 2025 Mehrausgaben von 2,7 Mio € aus der Preisdifferenz von Spotmarktprognose und PPAs erwartet. Für das Berichtsjahr war die Preisdifferenz positiv. Ab dem Geschäftsjahr 2026 wird bis zum Ende der Laufzeit aktueller PPAs ebenfalls eine vorteilhafte Preisdifferenz erwartet.

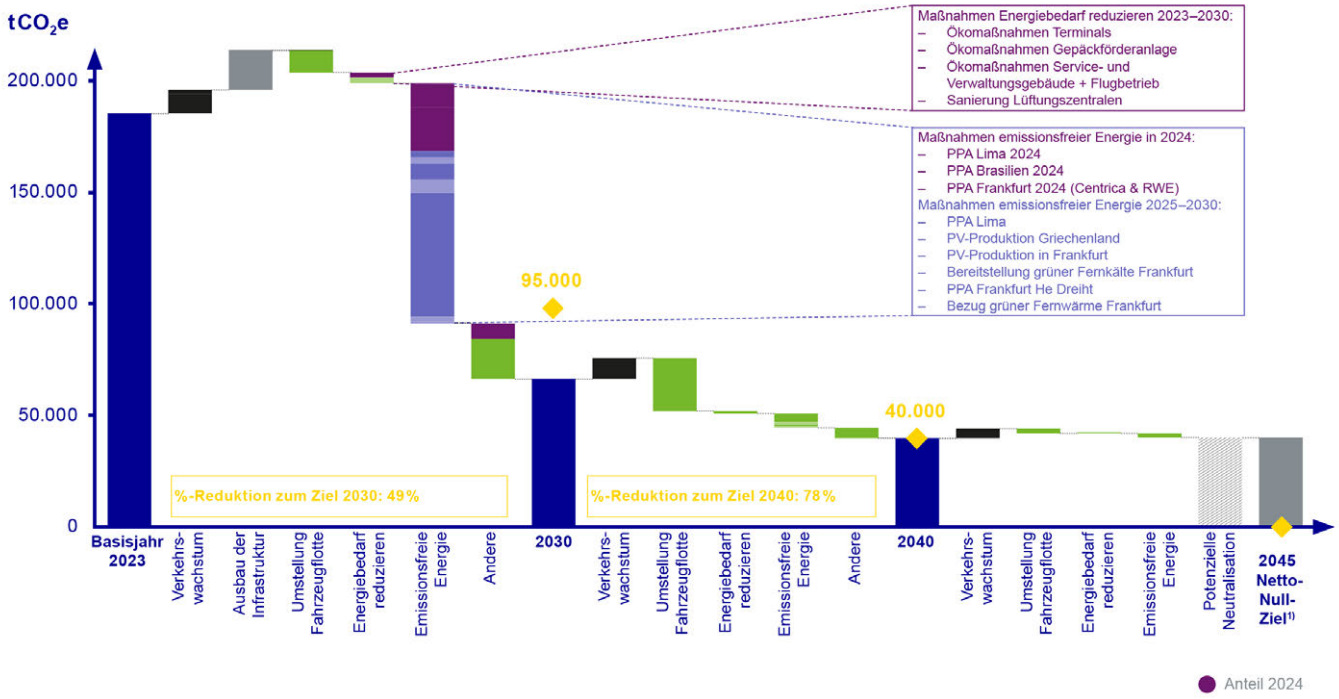
Fraport Greece plant für den Zeitraum von 2025 bis 2030 Investitionen von rund 6 Mio € in die energetische Optimierung der Terminals der betriebenen Flughäfen sowie die Installation von Photovoltaik-Anlagen an allen 14 Flughäfen mit einem Gesamtvolumen von rund 19 Mio €. Aufgrund des frühen Planungsstadiums können die endgültigen Kosten hiervon abweichen. An den restlichen Konzern-Standorten wurden im Geschäftsjahr 2024 keine wesentlichen Capex- oder Opex-Beträge verzeichnet.

Parameter und Ziele

Angabepflicht E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und an den Vorstand sowie das Dekarbonisierungboard berichtet. Die Zielvorgaben werden kontinuierlich überwacht. Falls erforderlich, werden zusätzliche Maßnahmen eingeleitet (vgl. Angabepflicht E1-2). Die Ergebnisse fließen in die nichtfinanzielle Konzern-Berichterstattung ein.

Reduktion der THG-Emissionen der eigenen Tätigkeiten (Scope 1 & 2)



1) Ziel ist eine vollständige Vermeidung, soweit technisch-wirtschaftlich möglich. Bezüglich unvermeidbarer Rest-Brutto-Emissionen siehe Angabepflicht E1-7, im Einklang im 1,5° Ziel Dekarbonisierungshebel repräsentieren das derzeit geplante Maßnahmenpotential. Dazu wesentliche Maßnahmen(-bündel) ab 1000 tCO_2e/a siehe Kästen Sofern nicht anders angegeben gelten alle wesentlichen Maßnahmen(-bündel) für den Standort Frankfurt.

Im Rahmen der aktuellen Berichterstattung hat Fraport den Geltungsbereich wie folgt erweitert und das Bezugsjahr auf 2023 neu festgelegt. Die Ziele für die Kategorien Scope 1 und 2 beziehen sich auf die gemäß den Angabepflichten E1-5 und E1-6 bilanzierten Aktivitäten, die unter der operativen Kontrolle des Fraport-Konzerns stehen und werden nach marktbasierter Bewertung für Treibhausgase gemäß dem GHG Protocol bewertet. Das vom Vorstand verabschiedete Ziel für 2045 ist ein Net Zero Ziel. Ein korrespondierendes Brutto-Emissionsreduktionsziel hat Fraport für die Gesamtheit der Treibhausgase bislang nicht formuliert

Fraport hat die Scope-3-Emissionen im Rahmen der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2024 das erste Mal ermittelt. Aus diesem Grund sind zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts keine Konzepte, konkrete Zielsetzungen oder umfassende Maßnahmen im Sinne der ESRS implementiert. Für die Entwicklung dieser Maßnahmen nutzt Fraport verschiedene Austauschformate und die folgenden Ansätze zur Reduktion von Scope-3-Emissionen innerhalb der Industrie und am Flughafen Frankfurt. Aktuell sammelt Fraport am Standort Frankfurt gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa erste Erfahrungen im Probebetrieb von Single Engine Taxiing und Reduced Engine Taxiing out. Ebenso werden die Parkpositionen am Vorfeld mit Bodenstrom-Anlagen sowie im Rahmen eines Pilotprojekts mit PreConditioned Air-Anlagen für die Luftfahrzeuge ausgestattet, um den Kerosinverbrauch am Boden zu reduzieren.

Zum Zieljahr 2045 erwartet Fraport aktuell noch Restemissionen im Scope 1 und 2 von circa 40.000 Tonnen CO_2e. Das liegt leicht über der Emissionsobergrenze von 37.600 Tonnen CO_2e für das Jahr 2045, die aus dem SBTi Net Zero Standard zur Einhaltung des 1,5°C-Ziels für Fraport folgt. Die gegenwärtige Maßnahmenplanung erfasst dabei aber noch nicht alle Reduktionspotenziale. Das Zwischenziel für 2030 sieht eine jährlich lineare Reduktion von rund 6,9 % im Vergleich zum Basisjahr vor und übertrifft damit

die erforderlichen SBTI-Marke von 6,0 %. Dementsprechend dazu sieht das Zwischenziel für 2040 eine jährlich lineare Reduktion von rund 3,0 % vor, die ebenfalls die SBTi-Marke von 2,4 % für den Zeitraum von 2030 bis 2050 übertrifft. Bei einer Fortschreibung des Emissionsgeschehens über das Zieljahr 2045 hinaus hält Fraport bis 2050 eine Reduktion von 90 % im Vergleich zum Basisjahr. Die Einhaltung eines 1,5°C-konformen Reduktionsziels in Scope 1 und 2 wird somit weiterhin als erreichbar erachtet. Die unter der aktuellen Net-Zero-Zielsetzung für 2045 erwarteten Restemissionen ermöglichen daher die Einhaltung einer Paris-konformen 1,5°C-Trajektorie für Scope 1 und 2.

Das Emissionsgeschehen im Jahr 2023 wird als repräsentativ bewertet, da sich das Verkehrsaufkommen nach der Pandemie weitgehend normalisiert hat. Das am Standort Frankfurt bestehende Emissionsgeschehen zum Vorkrisenniveau wird sich über die kommenden Jahre nur kontinuierlich ausgleichen und lässt keine Unregelmäßigkeit in der THG-Bilanz erwarten. Nach einer Vergleichsanalyse der Jahrestemperaturverläufe an ihren Standorten mit den langjährigen mittleren Energieverbräuchen, die keine wesentlichen Abweichungen gezeigt hat, hat Fraport von einer Normalisierung des Basisjahres 2023 Abstand genommen.

Die Leitlinien für die Festlegung der THG-Emissionsreduktionsziele von Fraport basieren auf dem European Green Deal, der EU-Verordnung Fit for 55 sowie den nationalen Dekarbonisierungsplänen der Bundesrepublik Deutschland und, sofern vorhanden, der Länder ihrer Beteiligungsflughäfen. Fraport hat ihre Zielambitionen auf Grundlage dieser Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung interner Modelle der Flughafenstandorte formuliert. Die Modelle bilden dabei das zu erwartende Verkehrswachstum sowie Anpassungen der Infrastruktur ab. Erwartete transitorische Effekte, beispielsweise aus den genannten Regularien, wurden in die Erstellung der Verkehrsprognosen von Fraport einbezogen.

Die Entwicklung des Flugverkehrs hat einen direkten Einfluss auf die THG-Emissionen und somit einen Effekt auf die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele. Ein Passagierwachstum wirkt sich insbesondere auf Scope 1 Emissionen erhöhend aus, da diese wesentlich aus dem Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge der Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt resultieren. Eine Steigerung der Passagierzahlen führt zu mehr Passagier- und Gepäcktransporten, was einen erhöhten Kraftstoffbedarf und -verbrauch bedingt. Fraport rechnet langfristig mit einer positiven Verkehrsentwicklung. Die erwartete Veränderung des Verkehrswachstums fließt in die Prognoserechnung ein und wird im Rahmen der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Darüber hinaus können sich Sondereffekte ergeben, die den Energieverbrauch und damit die THG-Emissionen beeinflussen. Diese können sowohl einen steigernden als auch einen mindernden Einfluss haben. Die Sondereffekte können sich aus geopolitischen, wirtschaftlichen oder regulatorischen Faktoren ergeben. Ein Beispiel hierfür können Pandemien sein. Die COVID-19-Pandemie, führte zu einem Einbruch der Flugbewegungen und dadurch zu einer geringeren Abfertigungsleistung der Bodenverkehrsdienste. Gleichzeitig sank teilweise der Energieverbrauch in den Verwaltungsgebäuden aufgrund verstärkter Homeoffice-Nutzung.

Angabepflicht E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

Zeile	Energieverbrauch und Energiemix	Einheit	2024	2023
	Brennstoffverbrauch aus			
1	Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh	–	–
2	Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	110.172	110.719
3	Erdgas	MWh	8.200	5.696
4	sonstigen fossilen Quellen	MWh	4.459	2.747
5	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung (Fernwärme, Fernkälte)	MWh	311.896	339.171
6	**Gesamtverbrauch fossiler Energie (Summe Zeile 1-5)**	**MWh**	**434.726**	**458.333**
	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	**%**	**50**	**53**
7	**Verbrauch aus Kernkraftquellen**	**MWh**	**8.333**	**9.177**
	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	**%**	**1**	**1**
8	Brennstoffverbrauch von erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	10.279	8.427
9	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	MWh	406.206	387.957
10	Verbrauch aus erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt (Fernwärme, Fernkälte)	MWh	1.323	1.461
11	**Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie (Summe der Zeilen 8-10)**	**MWh**	**417.809**	**397.844**
	Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	**%**	**49**	**46**
	Gesamtenergieverbrauch (Summen der Zeilen 6, 7 und 11)	**MWh**	**860.868**	**865.354**

Energieintensität je Nettoeinnahme

in (MWh/EUR)	2024	2023	Veränderung in %
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren je Nettoeinnahme aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	0,00019	0,00022	–10
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren je Nettoeinnahme aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren ohne IFRIC 12	0,00022	0,00025	–11

Fraport ist fast ausschließlich in klimaintensiven Sektoren tätig. Aus diesem Grund wurden zur Bestimmung der Energieintensität die Gesamtnettoeinnahmen und die Gesamtenergieverbräuche herangezogen. Die Gesamtnettoeinnahmen werden durch die nach IFRS 15 ermittelten Umsatzerlöse dargestellt. Zusätzlich werden die um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 bereinigten Umsatzerlöse für die Berechnung der Energieintensität herangezogen (siehe Konzern-Anhang Tz. 5).

Der Fraport-Konzern ist in folgenden klimaintensiven Sektoren tätig:

- Abschnitt D – Energieversorgung
- Abschnitt E – Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen
- Abschnitt F – Baugewerbe/Bau
- Abschnitt G – Handel; Instandhaltung und Reparatur von Fahrzeugen
- Abschnitt H – Verkehr und Lagerei
- Abschnitt L – Grundstücke und Wohnungswesen

Angabepflicht E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

	Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			
	Basisjahr 2023	Vergleich 2023	2024	Veränderung in %	2030	2040	2045	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Scope-1-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen (t CO_2e)	36.235	36.235	36.555	+1	siehe Kombinationsziel Scope 1 und 2			
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	–	–	–	–	./.			
Scope-2-Treibhausgasemissionen								
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO_2e)	197.787	197.787	194.605	–2	./.			
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO_2e)	148.499	148.499	122.942	–17	siehe Kombinationsziel Scope 1 und 2			
Scope-1&2-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen + marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO_2e)	184.734	184.734	159.496	–14	95.000	40.000	0 (netto)	4,6 % p.a. (2040)
Signifikante Scope 3-Treibhausgasemissionen								
Gesamte indirekte (Scope3-) THG-Bruttoemissionen (t CO_2e)	22.079.574	22.079.574	22.204.800	+1	Derzeit noch nicht definiert			
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	101.581	101.581	161.600	+59				
2 Investitionsgüter	330.248	330.248	226.178	–32				
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten)	40.907	40.907	36.057	–12				
7 Pendelnde Mitarbeiter	50.048	50.048	43.880	–12				
11 Verwendung verkaufter Produkte	18.760.442	18.760.442	18.957.072	+1				
Aircraft Emissions	17.820.731	17.820.731	17.812.231	0				
Landside Access	883.395	883.395	1.089.772	+23				
Tenant Services	56.316	56.316	55.069	–2				
15 Investitionen	2.796.349	2.796.349	2.780.013	–1				
THG-Emissionen insgesamt								
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) (t CO_2e)	22.313.596	22.313.596	22.435.960	+1				
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) (t CO_2e)	22.264.308	22.264.308	22.364.296	0				
Biogene THG-Emissionen (Out of Scope)								
Biogene CO_2-Emissionen aus der Verbrennung oder biologischen Zersetzung von Biomasse, die nicht in die Treibhausgasemissionen des Bereichs 1 (Scope 1) einbezogen sind.	1.358	1.358	2.773	+104				
Biogene CO_2-Emissionen aus der Verbrennung oder biologischen Zersetzung von Biomasse, die nicht in die Treibhausgasemissionen des Bereichs 2 (Scope 2) einbezogen sind.	45.348	45.348	35.600	–21				

Die Emissionsbilanz erfolgt nach den Grundsätzen des GHG Protocols. Wesentliche Annahmen und Unsicherheiten sowie die verwendeten Emissionsfaktoren für die Scopes 1, 2 und 3 sind im Rahmen von ESRS 2 BP-2 beschrieben.

Der Konsolidierungskreis entspricht der zu Rechnungslegungszwecken konsolidierten Gruppe (dem Mutterunternehmen und den Tochterunternehmen) und der operativen Kontrolle. Für nicht vollkonsolidierte Unternehmensbeteiligungen des Fraport-Konzerns wurde keine operative Kontrolle festgestellt. Deswegen wurden ihre THG-Emissionen im Rahmen des Scope 3 erfasst. Bei wesentlichen Änderungen dieser Definition werden diese angegeben und die Auswirkungen auf die jährliche Vergleichbarkeit der übermittelten THG-Emissionen erläutert.

Von den 15 Kategorien des GHG Protocols haben drei für Fraport aufgrund des Geschäftsmodells keine Relevanz und wurden nicht bewertet:

- 3.9 Transport und Distribution (abwärts der Wertschöpfungskette)
- 3.10 Verarbeitung verkaufter Produkte
- 3.14 Franchise

Für die verbliebenen zwölf Kategorien hat Fraport für das Geschäftsjahr 2023 eine initiale Bilanzierung vorgenommen und anschließend ihre Signifikanz unter Berücksichtigung von Menge, Beeinflussbarkeit, etwaiger Risiken, Stakeholderrelevanz, Auslagerung von Aktivitäten und Sektorstandards (in Übereinstimmung mit ESRS E1-6 AR 46 d) und den entsprechend abgeleiteten Leitfragen bewertet.

Umfang der Emissionen:

- Ist der Beitrag zu den gesamten Scope-3-Emissionen signifikant?
- Wird die Kategorie für die erforderliche Abdeckung benötigt?

Einflussbereich und Emissionsreduktionspotenzial:

- Wie stark ist der Einfluss von Fraport auf die Emissionsreduzierung?
- Wie hoch ist das Emissionsreduktionspotenzial?

Bei der Durchführung dieser Bewertung hat Fraport die folgenden Scope-3-Kategorien als signifikant identifiziert, die über 98 % der Scope-3-Emissionen aus dem Treibhausgasinventar 2023 abdecken:

- 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen
- 3.2 Investitionsgüter
- 3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten)
- 3.7 Pendelnde Mitarbeiter
- 3.11 Verwendung verkaufter Produkte
- 3.11a Aircraft Emissions
- 3.11b Landside Access
- 3.11c Tenant Services
- 3.15 Investitionen

Aufgrund ihrer großen Bedeutung wird die Kategorie 3.11 in die Unterkategorien „Aircraft Emissions“, „Tenant Services“ und „Landside Access“ unterteilt.

Der Anteil der Emissionen des Scope 3 aus primären Emissionsdaten der Wertschöpfungskette betrug im Berichtsjahr rund 87 %.

THG-Intensität je Nettoeinnahme

in (t CO_2e/Währungseinheit)	2024	2023	Veränderung in %
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) je Nettoeinnahme	0,0050680	0,0055780	–9
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) je Nettoeinnahme	0,0050520	0,0055650	–9
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) je Nettoeinnahme ohne IFRIC 12	0,0057640	0,0064030	–10
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) je Nettoeinnahme ohne IFRIC 12	0,0057460	0,0063890	–10

Für die Berechnung der THG-Intensität werden die nach IFRS 15 ermittelten Umsatzerlöse herangezogen (siehe Konzern-Anhang Tz. 5). Als zusätzliche Kennzahl wird die THG-Intensität im Verhältnis zu den nach IFRIC 12 bereinigten Umsatzerlöse ausgewiesen (siehe Konzern-Anhang Tz. 5).

Angaben zu ESRS E2 Umweltverschmutzung

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Fraport hat es sich zur Aufgabe gemacht, seine Umweltauswirkungen, einschließlich der Luftemissionen, besser zu verstehen und durch effiziente und verantwortungsvolle Maßnahmen zu reduzieren. Das Thema Luftverschmutzung wurde bereits in den vergangenen Jahren als relevant eingestuft. Im Rahmen der DMA wurde das Thema erneut in einem Workshop von Umweltexperten am Standort Frankfurt analysiert und bewertet. Die Bewertung der Umweltaspekte und der daraus resultierenden Risiken und Chancen basiert unter anderem auf den Ergebnissen des Eco Management and Audit Scheme (EMAS)-Verbunds. Im EMAS-Verbund werden kontinuierlich Umweltaspekte im Austausch mit den Beauftragten für Abfall, Gewässerschutz, Gefahrgut, Strahlenschutz und Gefahrstoffe sowie mit den relevanten Fachbereichen diskutiert und analysiert. Der EMAS-Verbund umfasste im Jahr 2024 neben der Fraport AG auch die FCS Frankfurt Cargo Services GmbH (FCS), die NICE Aircraft Services & Support GmbH (NICE) sowie die Tochtergesellschaften Fraport Ground Services GmbH (FraGround) und FraCareServices GmbH (FraCareS).

Im Rahmen des Workshops haben die Experten dieser Fachbereiche potenzielle und tatsächliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung gemäß ESRS 1 AR16 hinsichtlich der Wesentlichkeit für den Flughafenbetrieb am Standort Frankfurt sowie generell für den Flughafenbetrieb diskutiert und bewertet. Die Bewertung wurde gemeinsam mit dem Beteiligungsmanagement von Fraport für die ausländischen Standorte, insbesondere jene mit Flugbetrieb, auf die Auslandsbeteiligungen übertragen (vgl. Angabepflicht ESRS 2 IRO-1). Dabei wurde nicht nur der operative Betrieb am Flughafen, sondern auch der bodennahe Flugbetrieb bewertet. Auch die Aktivitäten durch Dritte in der Wertschöpfungskette wurden in dieser Analyse betrachtet.

Im Rahmen der DMA wurden die externen Stakeholder unter anderem direkt durch eine übergeordnete Stakeholderbefragung zur Wichtigkeit der Themen angesprochen. Die zentralen Fachabteilungen von Fraport in Frankfurt stehen regelmäßig im Austausch mit den betroffenen Gemeinschaften, insbesondere durch Formate und Institutionen wie die Fluglärmkommission, das Umwelt- und Nachbarschaftshaus, Hessenwasser (Trinkwasserversorgung) und das Regierungspräsidium Darmstadt. Vertreter dieser Fachabteilungen haben sich zudem über Workshops im Rahmen der DMA eingebracht.

Dabei wurde für den E2-Standard nur das Thema Luftverschmutzung als wesentlich für den Fraport-Konzern und seiner Wertschöpfungskette identifiziert beziehungsweise bewertet. Relevante Quellen sind die Verbrennungsprozesse von Treibstoffen. Außer den Aktivitäten auf dem Vorfeld schließt dies auch die Emissionen des bodennahen Luftverkehrs mit ein. Wegen der grundsätzlichen Relevanz für das Geschäftsmodell Luftverkehr nimmt Fraport zunächst keinen Standort mit Flugbetrieb von der Wesentlichkeit aus.

Am Standort Frankfurt hat in den letzten Jahren neben den untengenannten etablierten Luftschadstoffen auch die Schadstoffklasse UFP (Ultrafeinpartikel) an Relevanz gewonnen. UFP sind feste oder flüssige luftgetragene Teilchen mit einem Durchmesser kleiner 100 nm. Im Gegensatz zu grenzwertgeregelten Luftschadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Aufgrund ihrer geringen Größe werden UFP als potenziell gesundheitlich gefährdend eingestuft, allerdings existiert keine verlässliche Datenbasis, um eine Dosis-Wirkungs-Beziehung zu bestimmen. Die Messungen des HLNUG (Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie) haben in den vergangenen Jahren gezeigt, dass der Flughafen Frankfurt einen erheblichen Anteil zur UFP-Belastung im Umfeld des Flughafens beiträgt. Wie stark ein Standort von den Emissionen des Flughafens beeinflusst wird, hängt von der Entfernung vom Flughafen und davon ab, wie häufig sich dieser Standort aufgrund vorherrschender Windrichtung in der Abluft des Flughafens befindet.

Angabepflicht E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Das sichere und effiziente Management von Luftschadstoffen hat Fraport für den Standort Frankfurt im Rahmen des EMAS in einem Umweltmanagementsystem umgesetzt. Das 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. Das EMAS gilt als das weltweit anspruchsvollste Umweltmanagementsystem. Die Fraport AG ist seit über 25 Jahren EMAS-validiert. Für den Standort Frankfurt erstreckt es sich auf die oben beschriebenen Standorte des Verbunds und schließt auch die luftverkehrsbedingten bodennahen Emissionen mit ein. Mit dem Managementsystem ist die Abteilung Strategie und Nachhaltigkeit beauftragt, die dem Vorstand jährlich über die Entwicklung berichtet.

Die im Rahmen von EMAS erklärte Umweltpolitik enthält den Grundsatz, Strategien und Konzepte zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs zu entwickeln. Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Emissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Lediglich bei eigenen Fahrzeugen insbesondere der Vorfeldflotte sowie Anlagen und Geräten besteht eine direkte Möglichkeit der Steuerung.

Da Luftschadstoffe als Nebenprodukte der Verbrennung kohlenwasserstoffbasierter Treibstoffe entstehen, verfolgt Fraport zwei zentrale Hebel zur Verringerung ihrer Auswirkungen: die Reduktion beziehungsweise Vermeidung der Kraftstoffverbrennung und die Förderung schadstoffärmerer Verbrennungstechniken. Die Reduktion der Kraftstoffverbrennung konzentriert sich hauptsächlich auf die eigenen Fahrzeugflotten, während die Förderung schadstoffärmerer Verbrennungstechniken im Flugbetrieb im Vordergrund steht. Eine Verringerung der Auswirkungen kommt sowohl den Beschäftigten am Flughafen als auch den Anwohnern in der Umgebung zugute. Die Überwachung erfolgt für den Frankfurter Flughafen im Rahmen des beschriebenen EMAS. Weitere Informationen zu den Maßnahmen finden sich unter Angabepflicht E2-2. Die Steuerung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen des Masterplans Dekarbonisierung (siehe Angabepflicht E1-1 und E2-2).

Im Rahmen von EMAS arbeitet Fraport am Flughafen Frankfurt an der stetigen Verbesserung und fortlaufenden Optimierung des Monitorings und der Modellierung des Emissionsgeschehens. 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. Auf dem Flughafen Frankfurt wird die Luftqualität seit 2002 an mehreren Standorten mess-technisch überwacht. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann wichtig, wenn sie in erkennbarem Maß dem Flughafen Frankfurt zuzuordnen und durch einen Grenzwert geregelt sind, auch wenn diese Grenzwerte nur für Wohngebiete gelten. Am Standort Frankfurt werden unter Federführung des HLNUG derzeit Stickoxide, Kohlenmonoxid, Ozon, Feinstaub (PM10, PM2.5), Kohlenwasserstoffe, UFP und Schwefeloxide überwacht.

Derzeit sind die hier für den Standort Frankfurt beschriebenen Maßnahmen noch kein konzernweit implementiertes Konzept. Der Vorstand hat die Bereiche Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit sowie Finanzen und Investor Relations im November 2024 mit der Erarbeitung eines konzernweiten Managementkonzepts für die Auswirkungen „Luftschadstoffe“ mit den Fachbereichen beauftragt.

Angabepflicht E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Maßnahmen zur Förderung schadstoffärmerer Verbrennung

Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt fortlaufend Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoffe. Das emissionsbezogene Entgelt bezahlen Airlines je ausgestoßenes Kilogramm Stickoxidäquivalent beim 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.

Die von den Flugzeugen am Standort Frankfurt emittierten Schadstoffmengen veröffentlicht Fraport jährlich in der Umwelterklärung. Neben modernen Turbinen spielt auch der Treibstoff eine wichtige Rolle für die Qualität der Verbrennung. Untersuchungen haben gezeigt, dass Sustainable Aviation Fuel sauberer verbrennt als fossile Kraftstoffe. Der geplante verstärkte Einsatz dieser Kraftstoffe sollte daher ebenfalls zur Reduzierung der Auswirkungen beitragen. Fraport ist nicht an der direkten Wertschöpfungskette von Flugzeugkraftstoffen beteiligt und plant auch nicht sich zu beteiligen. Die Betankungsinfrastruktur wird von Dritten betrieben. Dennoch setzt sich Fraport kontinuierlich über seine Branchenverbände für eine stärkere Förderung des Markthochlaufs von alternativen Flugzeugkraftstoffen ein.

Maßnahmen zur Reduktion der Verbrennung

Neben dem Flugbetrieb entstehen an Flughäfen Luftschadstoffe auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr. Als Reduktionsmaßnahme, wie unter Angabepflicht E1-3 im Rahmen des Dekarbonisierungshebels „Energieträger wechseln“ beschrieben, stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um. Derzeit verfügen bereits mehrere hundert Fahrzeuge der Fahrzeugflotte am Flughafen Frankfurt über einen elektrischen Antrieb. Die Maßnahme findet spätestens mit Erreichung des Ziels des Masterplans Dekarbonisierung in 2045 ihren Abschluss.

Wie unter Angabepflicht E1-4 zum Scope 3 beschrieben, sammelt Fraport erste Erfahrungen hinsichtlich der Reduktion von Verbrennung im Flugbetrieb durch Maßnahmen wie Single Engine Taxiing und Reduced Engine Taxiing out sowie mit PreConditionedAir. Diese Erfahrungen sind jedoch noch nicht in ein umfassendes Maßnahmenkonzept eingeflossen.

Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Monitorings und der Modellierung des Emissionsgeschehens

Um weitere Kenntnisse zu UFP 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 Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) ein Arbeitskreis „UFP“ eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Das FFR hat die Vergabe einer Studie zur Beurteilung der Belastung der Rhein Main Region mit UFP und deren gesundheitlichen Auswirkungen beschlossen und in zwei Hauptteile vergeben: eine Belastungsstudie und eine Wirkungsstudie. Auftraggeber der Studien ist das UNH, das als Geschäftsstelle des FFR fungiert. Im April 2023 startete die vom UNH beauftragte UFP-Belastungsstudie „SOURCE FFR (Study On Ultrafine Particles at the Frankfurt Airport Region) – measurement & modelling“. 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 Herbst 2026 zu rechnen. Ihre Ergebnisse sollen die Basis für die später geplante Wirkungsstudie zu möglichen gesundheitlichen Effekten von UFP bilden. Parallel zur Belastungsstudie läuft aktuell die europaweite Ausschreibung einer sekundärdatenbasierte Kohortenstudie sowie einer Panelstudie für Erwachsene (Studiendauer voraussichtlich 3-5 Jahre). Die Vergabe soll im ersten Quartal 2025 erfolgen. Die Ergebnisse sollen eine Indikation für die Dosis-Wirkungs-Beziehung aufzeigen. Das bessere Verständnis dieser Beziehung bildet die Grundlage, um zielgerichtete Maßnahmen einzuleiten, die ein akzeptables Verhältnis zwischen den negativen und positiven Auswirkungen des Luftverkehrs herstellen.

Die Behandlung von Fragen zur Erfassung und Wirkung von UFP in der Region um den Flughafen sowie die Bearbeitung dieses Themas durch das FFR wird auf der Internetseite des UNH veröffentlicht und ist unter https://www.ultrafeinstaub-studie.de einsehbar.

Der Flughafen Frankfurt arbeitet fortlaufend an der Verbesserung des Emissionsinventars und der Modellbildung des Standorts einschließlich des Flugbetriebs, um die beschriebenen Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen abbilden zu können (vgl. auch Angabepflicht E2-1).

Fraport beabsichtigt, konzernweit einheitliche Parameter und Methoden zur Bewertung der Luftschadstoffe im Einklang mit den ESRS zu entwickeln. Bis auf Weiteres wird an den Konzern-Flughäfen qualitativ erfasst, ob es Abweichungen von lokalen Betriebsauflagen oder Beschwerden der Aufsichtsbehörden bezüglich der Luftschadstoffbelastungen gegeben hat. An den griechischen Regionalflughäfen Thessaloniki, Korfu und Rhodos wird die Luftqualität ebenfalls dauerhaft messtechnisch überwacht. Im Falle von Abweichungen obliegt es dem lokalen Management im Austausch mit den betroffenen Stakeholdern Abhilfe zu schaffen. Im Berichtsjahr sind keine Abweichungen von den geltenden nationalen oder lokalen Anforderungen im Kontext mit Luftschadstoffen durch die internationalen Konzern-Flughäfen berichtet worden.

Parameter und Ziele

Angabepflicht E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Fraport hat zwei messbare, ergebnisorientierte und terminierte Teilziele:

- Weiterentwicklung der Modelle zur Messung der Luftschadstoffe
- Unterstützung der UFP-Studie

die mit dem qualitativen Hauptziel der Erlangung eines tieferen Verständnisses über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emissionen) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt in Einklang stehen. Auf dieser Grundlage stehen differenzierte Angaben zur Beurteilung der Luftschadstoffsituation zur Verfügung, die sowohl zur Ableitung weiterer Maßnahmen als auch im Sinne einer transparenten Kommunikation genutzt werden können.

Fraport hat bislang keine kennzahlbasierten, luftschadstoffspezifischen, ergebnisorientierten Reduktionsziele festgelegt. Wie dargelegt, sind die Ursachen der Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen eng miteinander verknüpft. Die Reduktion der direkten Luftschadstoffemissionen in den operativen Prozessen wird derzeit durch die im Abschnitt E1 beschriebenen Dekarbonisierungshebel und -ziele indirekt hinreichend adressiert.

Die Luftschadstoffemissionen aus dem Flugbetrieb werden an Fraports größtem Standort kontinuierlich durch emissionsspezifische Flughafenentgelte adressiert und im Rahmen der EMAS-Zertifizierung überwacht und jährlich durch Dritte begutachtet. Das Kernprinzip von EMAS beruht auf der kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung, einschließlich der Verringerung spezifischer Luftschadstoffemissionen, die ebenfalls jährlich in der Umwelterklärung des EMAS-Standortverbundes berichtet wird.

Sozialinformationen

Angaben zu ESRS S1 Eigene Belegschaft

Allgemeine Angaben

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Fraport sieht die eigene Belegschaft konzernweit als ein wichtiges Asset zur Weiterentwicklung des Geschäftsmodells. Die Talente, die Führungsqualitäten und das Engagement der Beschäftigten sind unerlässlich für den Unternehmenserfolg. Zu den eigenen Beschäftigten gehören die Personengruppen der Stammbeschäftigten, der Auszubildenden, der Aushilfen und der Freigestellten. Als international agierender Flughafenbetreiber bietet Fraport eine hohe Vielfalt an Beschäftigungsmöglichkeiten. Sie reichen von Luftsicherheitsassistenten und Gepäckabfertigern, Elektrikern, Mechatronikern oder Architekten bis zu administrativen Tätigkeiten in den Bereichen Rechnungswesen, Controlling oder Personalwesen. Alle genannten Personengruppen haben ein Beschäftigungsverhältnis mit Fraport entsprechend den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten. Von den wesentlichen Auswirkungen, die innerhalb der DMA identifiziert wurden, können alle genannten Personengruppen in unterschiedlichem Maße betroffen sein. Fraport hat durch die eigene Tätigkeit als Flughafenbetreiberin einen Anteil daran. Im Bereich des Flugbetriebs und der Bodenverkehrsdienste koordiniert Fraport den Flugverkehr und sorgt für die Abfertigung von Flugzeugen, einschließlich deren Be- und Entladung sowie Betankung. Hinzu kommen Bodenverkehrsdienste wie das Schleppen von Flugzeugen. Auch die Passagierabfertigung, die Sicherheitskontrollen und das Gepäckhandling fallen in diesen Aufgabenbereich. Darüber hinaus übernimmt Fraport im Bereich der Fracht und Logistik die Luftfrachtabwicklung und Lagerung und den Transport sowie Zollabfertigungsdienste. Fraport ist auch in den Bau und die Entwicklung neuer Flughafenanlagen involviert und vermietet sowie verwaltet Gewerbeflächen und Immobilien am Flughafen. Darunter fallen auch das Management von Einzelhandelsgeschäften und Duty-Free-Shops sowie Gastronomieeinrichtungen.

Fraport beschäftigt sich kontinuierlich mit den wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen, die sich für die eigenen Beschäftigten ergeben. Die Bedeutung der Mitarbeiter wird im Rahmen der Konzern-Strategie Fraport.2030 mit der Definition der strategischen Priorität „Top Arbeitgeber“ betont. Dadurch verfolgt Fraport das Ziel, den Konzern als einen der besten Arbeitgeber im Luftverkehr zu positionieren. Aus dieser Zielsetzung werden Maßnahmen abgeleitet, die langfristig die wesentlichen negativen Auswirkungen abschwächen und die wesentlichen positiven Auswirkungen fördern sollen.

Im Rahmen des DMA-Prozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft auch für Fremdarbeitskräfte geprüft. Dazu zählen insbesondere Selbstständige und Leiharbeitnehmer, die im Unternehmen tätig sind. Die Analyse ergab, dass sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen auch auf Fremdarbeitskräfte zutreffen.

Im Folgenden werden die wesentlichen negativen Auswirkungen von Fraport auf die eigene Belegschaft kurz beschrieben. Sie ergeben sich aus dem Geschäftsmodell des Flughafenbetreibers und sind nicht auf individuelle Vorfälle zurückzuführen. Sie betreffen die identifizierten Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit und fehlende Entwicklungspfade.

Die Arbeitsbedingungen auf dem Vorfeld und in den Terminals aber auch in den administrativen Bereichen können sowohl physische als auch psychische Belastungen für die Beschäftigten darstellen und ihre Gesundheit gefährden. Insbesondere die schwere körperliche Arbeit im Bereich Ground Handling, die Belastungen durch Temperatur, Lärm, Luftschadstoffe und Schmutz, können die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeitenden beeinflussen. Aufgrund der körperlichen Arbeit erhöht sich zudem die Wahrscheinlichkeit für Arbeitsunfälle. Beschäftigte an Flughäfen sind zusätzlich höheren Risiken wie Terrorismus, Unfällen und Pandemien ausgesetzt, was als Stressfaktor wahrgenommen werden kann. Eine weitere Belastung kann durch die Schichtarbeit im Ground Handling oder im Aviation-Bereich entstehen.

Personalmangel in den operativen und administrativen Bereichen führt zu einer erhöhten Arbeitslast und vermehrten Ausfällen aufgrund von Stress und Überlastung. In den administrativen Bereichen können spezialisierte Jobprofile aufgrund der einseitigen geistigen Belastung belastend wirken. Das Fehlen standardisierter Karrierepfade und Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung kann zudem die Motivation der Beschäftigten beeinträchtigen.

Fraport hat auch positive Auswirkungen auf die eigenen Beschäftigten. Zum einen wirkt sich die hohe Arbeitnehmerbeteiligung im Unternehmen positiv auf die Belegschaft aus. Vor allem in Deutschland, wo die Vorgaben zur Mitbestimmung konsequent umgesetzt werden, werden Arbeitnehmer durch Sprecherausschuss, Betriebsräte, Jugend- und Auszubildendenvertretungen und

Gewerkschaften repräsentiert. Auch wenn an den Konzern-Flughäfen Arbeitnehmervertreter im Sinne der Beschäftigten agieren, profitieren nicht alle Personengruppen im Konzern von dieser positiven Auswirkung.

Eine weitere positive Auswirkung von Fraport auf alle Personengruppen innerhalb der eigenen Belegschaft ist das Engagement des Unternehmens, als integrativer Arbeitgeber zu agieren. Fraport setzt sich aktiv für die Förderung von Diversität und Inklusion ein.

Aus den Übergangsplänen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und zur Verwirklichung umweltfreundlicherer und klimaneutraler Tätigkeiten ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die eigene Belegschaft.

Im Fraport-Konzern existieren keine Tätigkeiten, bei denen ein erhebliches Risiko für Vorfälle von Kinder- oder Zwangsarbeit besteht.

Fraport hat durch Befragungen im Rahmen des Fraport-Barometers sowie Analysen der Tätigkeiten ein Verständnis dafür entwickelt, wie und in welchem Umfang die eigenen Beschäftigten von den negativen Auswirkungen auf den Arbeitsschutz und Gesundheit betroffen sind oder betroffen sein können. Eine besondere Gefährdung nur für bestimmte Personengruppen (zum Beispiel junge Menschen, Frauen, Menschen mit Migrationshintergrund) wurde dabei nicht festgestellt.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Angabepflicht S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft

Um den wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft entgegenzuwirken, die potenziellen positiven Auswirkungen zu maximieren und die damit verbundenen Risiken und Chancen zu steuern, hat Fraport Pläne entwickelt und Maßnahmen definiert.

Bei der Ausarbeitung der Strategien und Maßnahmen sind alle Personengruppen im Konzern einbezogen. Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt haben die Möglichkeit, weitere, lokal entwickelte Programme zu implementieren. Die dafür verantwortlichen Personen sind die Personalleiter.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Fraport verfolgt eine umfassende Strategie zum Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz, die darauf abzielt, ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld für alle Beschäftigten zu gewährleisten. Diese Strategie beinhaltet regelmäßige Schulungen und Fortbildungen, um das Bewusstsein der Mitarbeiter für Sicherheits- und Gesundheitsaspekte zu schärfen und ihre Kenntnisse in diesen Bereichen kontinuierlich zu erweitern. Zudem werden moderne Technologien und Ausrüstungen eingesetzt, um potenzielle Gefahrenquellen zu minimieren und Arbeitsunfälle zu verhindern. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Strategie ist die kontinuierliche Überwachung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen durch regelmäßige Inspektionen und Audits. Darüber hinaus fördert Fraport eine offene Kommunikation und den Dialog zwischen den Beschäftigten und der Unternehmensführung, um Sicherheitsbedenken frühzeitig zu identifizieren und zu adressieren. Für die Umsetzung der Strategie sind die Konzern-Gesellschaften selbst verantwortlich.

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 Umsetzung der Strategie erfolgt nach dem Top-Down-, hinsichtlich der Weiterentwicklung des Systems, aber auch der Bottom-Up-Strategie. Das jeweilige oberste Management und die nachgeordneten Führungskräfte in jeder Konzern-Gesellschaft tragen die Verantwortung für die Umsetzung der Strategie. Die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit und der leitende Betriebsarzt entwickeln, implementieren und überwachen Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien, koordinieren Maßnahmen zur Risikominimierung und Notfallplanung, schulen Mitarbeiter, bieten Beratung und Unterstützung, und erstellen Berichte zur Sicherstellung eines sicheren und gesunden Arbeitsumfelds im Unternehmen.

Fehlende Entwicklungspfade

Fraport hat die Bedeutung von Kompetenzentwicklung erkannt und verfolgt den Ansatz, die Fähigkeiten und Qualifikationen der eigenen Belegschaft kontinuierlich zu fördern und zu erweitern. Diese Strategie beinhaltet Fort- und Weiterbildungsprogramme, die sowohl technische als auch persönliche und berufliche Kompetenzen abdecken. Fraport investiert in spezialisierte Schulungen, die auf die Anforderungen der verschiedenen Geschäftsbereiche und Positionen zugeschnitten sind. Für die Umsetzung der Strategie und die Anpassung an die besonderen Ansprüche der jeweiligen Konzern-Gesellschaft sowie für die Implementierung von Monitoring-Prozessen sind die Leiter der Personalbereiche verantwortlich.

Integrativer Arbeitgeber

Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Religion, 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.

Die Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ legt Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit fest. Sie gilt für die Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt. Die Betriebsvereinbarung verankert neben expliziten Definitionen von Werten konkrete innerbetriebliche Regelungen und Strukturen. Der Verhaltenskodex für Mitarbeiter legt klare Richtlinien und Prinzipien fest, die das Verhalten und die Arbeitsweise aller Beschäftigten des Unternehmens bestimmen. Ziel des Kodex ist es, ein ethisches, respektvolles und verantwortungsbewusstes Arbeitsumfeld zu schaffen und aufrechtzuerhalten.

Bereits im Jahr 2007 hat Fraport sich zur „Charta der Vielfalt“, einer Initiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. Fraport engagiert sich als verantwortungsvoller Arbeitgeber für die Anerkennung und Förderung individueller Unterschiede und stellt sicher, dass dies in der zwischenmenschlichen Interaktion reflektiert wird. Organisatorisch ist „Diversity“ im Bereich „People and Culture“ der Fraport AG integriert. Das Team unterstützt die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Deutschland bei der lokalen Umsetzung von diversitätsbezogenen Projekten. Die jeweiligen Konzern-Gesellschaften sind für die Entwicklung, die Umsetzung und das Monitoring der Maßnahmen verantwortlich.

Bei Fraport existieren keine spezifischen politischen Verpflichtungen in Bezug auf Inklusion, die über die gesetzlichen Vorschriften hinaus gehen.

Über das Hinweisgebersystem, das online weltweit verfügbar ist, können Mitarbeiter Diskriminierungsvorfälle melden. Fraport stellt sicher, dass alle Beschwerden ernst genommen und vertraulich behandelt werden. Mitarbeiter, die Diskriminierung melden, sind vor Repressalien geschützt, um ein sicheres Umfeld zu gewährleisten. Zusätzlich werden durch gezielte Schulungsangebote die Mitarbeiter hinsichtlich des Themas Diskriminierung sensibilisiert.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Fraport fördert die Mitbestimmung und das Engagement der Beschäftigten vor allem am Standort Frankfurt. Das Unternehmen setzt auf eine enge Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, um sicherzustellen, dass die Interessen und Anliegen der Belegschaft berücksichtigt werden. Eine konkrete Strategie zu diesem Nachhaltigkeitsaspekt hat Fraport nicht entwickelt. Die gesetzlichen Vorschriften zur Mitbestimmung werden konsequent umgesetzt.

Auch im Ausland setzt sich Fraport entsprechend den lokalen gesetzlichen Vorgaben dafür ein, Arbeitnehmervertretungen in die Entscheidungsprozesse einzubeziehen.

Die oberste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der Strategie verantwortlich ist, umfasst die Leiter des Personalbereichs.

Grundsätze zur Achtung der Menschenrechte und Wahrnehmung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

In der Grundsatzerklärung zu Menschenrechten bekennt sich Fraport zu den Prinzipien folgender international anerkannter menschenrechtlicher Rahmenwerke und der darin enthaltenen Standards

- ILO-Kernarbeitsnormen (International Labor Organization)
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact

Für Fraports Beschäftigte, Geschäftspartner und Lieferanten wird ein verbindlicher Handlungsrahmen auf Grundlage der Prinzipien und Normen der genannten Rahmenwerke gesetzt. Für die eigene Belegschaft gilt der Fraport-Verhaltenskodex, in dem die gesellschaftliche Verantwortung in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales formuliert ist. Für die Lieferanten sind die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit im Fraport-Lieferantenkodex beschrieben. Fraports Lieferanten sind verpflichtet, auf eine konsequente Verbreitung und Einhaltung dieser Standards auch bei allen weiteren an der Leistungserbringung beteiligten Unternehmen (zum Beispiel Nachunternehmern) hinzuwirken. Bei einem Verstoß werden die Lieferanten aufgefordert, diesen nachweislich abzustellen. Andernfalls kann dies zur unmittelbaren Kündigung der Geschäftsbeziehung führen.

Für alle Beschäftigte im Fraport-Konzern ist der Fraport-Verhaltenskodex verpflichtend. Er stellt einen zentralen Leitfaden dar, der die ethischen Grundsätze und Verhaltensstandards für alle Mitarbeiter und Führungskräfte des Unternehmens definiert. Dieser Kodex dient dazu, ein verantwortungsbewusstes und integres Handeln im gesamten Unternehmen zu gewährleisten.

Potenzielle negative Auswirkungen auf die Menschenrechte innerhalb der eigenen Belegschaft können auch anonym über das Hinweisgebersystem gemeldet werden. Die Hinweise werden überprüft und bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet.

Fraports Strategien in Bezug auf die eigene Belegschaft stehen im Einklang mit relevanten international anerkannten Instrumenten, einschließlich der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte.

Fraport lehnt Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit kategorisch ab. Im Lieferantenkodex sowie im Verhaltenskodex für Fraport Beschäftigte sind diese Themen explizit adressiert.

Angabepflicht S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung eigener Arbeitskräfte und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

Die Mitarbeiter der Fraport AG werden grundsätzlich durch die Arbeitnehmervertreter repräsentiert und so bei der Entscheidungsfindung einbezogen. Die Arbeitnehmervertreter sind in verschiedenen Ausschüssen organisiert, die nach Bedarf über aktuelle Themen durch die Fachbereiche oder durch den Vorstand informiert werden. Dabei können Entscheidungen des Unternehmens hinterfragt und das Mitbestimmungsrecht ausgeübt werden. Die Belegschaft wird in der Regel einmal im Quartal über die Arbeit des Betriebsrats informiert. Im Jahr 2024 gab es drei Informationsblätter dazu. Für die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat ist die Abteilung „Grundsatzfragen und Tarif, Arbeitsrecht und Mitbestimmung“ der Fraport AG verantwortlich.

In einzelne Projekte werden die Mitarbeiter unmittelbar einbezogen. Bei der Entwicklung des strategischen Programms HRneo wurden die Beschäftigten der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt direkt angesprochen und zur Mitarbeit bei den Teilprojekten angeregt. Ein zentralisiertes Verfahren zur Konsolidierung der Informationen zur Einbeziehung wurde bei Fraport bisher nicht implementiert. Eine globale Rahmenvereinbarung, die Fraport mit Arbeitnehmervertretern im Zusammenhang mit der Achtung der Menschenrechte der eigenen Belegschaft geschlossen hat, existiert nicht.

Über die Mitarbeiterbefragung, das Konzern-Barometer, das im zweijährigen Rhythmus durchgeführt wird, wird die Zufriedenheit der Beschäftigten in vier Themenfeldern – „Mein Arbeitgeber“, „Mein Arbeitsplatz“, „Mein Team“ und „Meine Führungskraft“ – gemessen. Explizite Verfahren, die die Wirksamkeit der Zusammenarbeit mit der eigenen Belegschaft, bewerten, existieren aktuell noch nicht.

Angabepflicht S1-3 – Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können

Fraport selbst verfügt über mehrere Kanäle, die es Beschäftigten ermöglichen, ihre Beschwerden oder Bedenken zu äußern. Zum einen kann das Hinweisgebersystem dafür genutzt werden. Das System wird von Fraport selbst betrieben.

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 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.

Fraport hat aktuell keine Mechanismen implementiert, um die Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen zu bewerten. Ein explizites Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit Arbeitnehmerbelangen ist bei Fraport nicht implementiert.

Die Kanäle, über die eine Beschwerde eingereicht werden kann, sind im Intranet genannt. Fraport hat Strategien entwickelt, um höchste Vertraulichkeit und die Anonymität der Hinweisgeber zu gewährleisten, um die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz von Hinweisgebern einzuhalten.

Angabepflicht S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

Um die wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft zu mildern und die positiven Auswirkungen zu fördern, entwickelt Fraport Maßnahmen. Diese werden konsequent umgesetzt und die Ergebnisse überwacht.

Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit stehen beim Fraport-Konzern im Zentrum der präventiven Maßnahmen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz das nachhaltige Wohlbefinden, die Arbeitsfähigkeit, die Motivation und damit die Produktivität der Mitarbeiter.

Am Standort Frankfurt liegt der Fokus auf Themen der psychischen Gesundheit sowie der Unfallverhütung und der Vermeidung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren. Regelmäßige Gesundheitsvorträge mit internen und externen Referenten und gezielte Angebote für Auszubildende ergänzten das Programm. 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 temporäre Aktionen und Präventionsprojekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Die Maßnahmen sind vielfältig und ihre zeitliche Begrenzung ergibt sich aus den spezifischen Projekten, beispielsweise gibt es im Sommer Aktionen zum Thema Hautschutz und im Winter zum Thema Glätte und Eis.

Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt bieten Schulungen zu relevanten Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie Gesundheitsleistungen an.

Die Maßnahmen haben keinen konkreten Zeitbezug. Ihre Umsetzung trägt zur Verbesserung der Arbeitssicherheit bei und mildert langfristig die negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft.

Fehlende Entwicklungspfade

Fehlende Entwicklungsperspektiven mindern die Motivation der Beschäftigten. Deswegen ist Fraport dabei ein Personal- und Organisationsmanagement zu entwickeln, das die Mitarbeitenden von der Anstellung bis zum Ruhestand begleiten soll. Dieses Managementsystem beinhaltet Aspekte wie Talentakquisition, Entwicklung, Bewertung, Vergütung, Sozialleistungen und Ruhestand. Es soll die rechtzeitige Sicherung herausragender Talente durch kontinuierliche Rekrutierung und Mitarbeiterempfehlungsprogramme gewährleisten und gleichzeitig in Infrastruktur investieren, um eine Kultur des eigenverantwortlichen Lernens zu fördern. Dies ist das Ziel des strategischen Programms HRneo.

Zu den bereits etablierten Maßnahmen zählen neben dem systematischen Talentmanagement und dem Potenzial-Assessment-Center auch ein Cross-Mentoring-Programm sowie Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften und die Unterstützung des Frauennetzwerks.

Fraport stellt seinen Beschäftigten verschiedene Trainings- und Schulungsprogramme zur Verfügung. Sie umfassen die Pflichtschulungen, die von verschiedenen Berufsgruppen regelmäßig durchgeführt werden müssen, um die Qualifikation auf einem entsprechend hohen Niveau zu halten. Darüber hinaus werden Weiterbildungsmöglichkeiten wie Softwareschulungen angeboten und es gibt ein Angebot für weitere Fortbildungsmaßnahmen wie ein berufsbegleitendes Studium oder weitere fachliche Spezifikationen.

Darüber hinaus bietet das Unternehmen Karriereentwicklungsmöglichkeiten und Mentoring-Programme, um die berufliche Weiterentwicklung zu unterstützen und Talente gezielt zu fördern.

Der Anwendungsbereich ist zunächst auf den Standort Frankfurt begrenzt. Ein konzernweites Ausrollen ist in Abhängigkeit der Ergebnisse möglich. Ein Zeitrahmen für die Umsetzung der Maßnahmen ist konzernweit nicht festgelegt.

Starke Arbeitnehmerbeteiligung

Fraport fördert aktiv die Mitbestimmung der Mitarbeiter durch verschiedene Beteiligungsformate wie Betriebsversammlungen, Feedback-Runden und Workshops am Standort Frankfurt. Diese Plattformen bieten den Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Meinungen und Ideen einzubringen und aktiv an der Gestaltung des Unternehmens mitzuwirken. Spezifische Maßnahmen zur zusätzlichen Förderung der Arbeitnehmerbeteiligung wurden nicht entwickelt.

Integrativer Arbeitgeber

Inklusion und Vielfalt haben für Fraport einen hohen Stellenwert. Regelmäßige Schulungen und Sensibilisierungsprogramme werden durchgeführt, um das Bewusstsein der Mitarbeiter für Diskriminierung und die Bedeutung von Vielfalt und Inklusion zu schärfen.

Im Jahr 2024 hat Fraport die Aktivitäten zur Stärkung und Nutzung der Diversität im Konzern weitergeführt. Auch in diesem Jahr lag ein Schwerpunkt auf dem Thema Diskriminierung. Es wurden Seminare für Beschäftigte der Fraport AG angeboten, um diese gegenüber Vorurteilen, Rassismus und Diskriminierung im Alltag zu sensibilisieren.

Ein Zeitbezug wurde für die Maßnahmen nicht definiert. Sie sollen langfristig die Förderung von Diversität im Konzern unterstützen.

Fraport verfolgt die Implementierung der Maßnahmen. Die Bereiche Arbeitsmedizin, Prävention und Gesundheitsmanagement sowie Arbeitsschutz berichten einmal im Quartal über den Fortschritt der Maßnahmen an die Führungskräfte der Fraport AG. Für die Umsetzung, Monitoring und Berichterstattung sind die Konzern-Gesellschaften selbst verantwortlich.

Fraport entwickelt bedarfsabhängig Maßnahmen zur Minderung von wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft. Bei Änderung der gesetzlichen Anforderungen werden Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Die geplanten Maßnahmen werden durch Fachexperten auf Wirksamkeit und Kosten beurteilt und in Umsetzungspläne überführt.

Parameter und Ziele

Angabepflicht S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die Vermeidung von Arbeitsunfällen ist unverändert von großer Bedeutung im Fraport-Konzern. Für die Kennzahl LTIF, die sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio) berechnet, ist das Ziel, bis zum Jahr 2025 einen Wert in Höhe von 22,5 zu erreichen. Die Konzern-LTIF erhöhte sich im Berichtsjahr 2024 auf 22,1 (im Vorjahr: 20,6).

Die Fraport AG verfolgt seit mehreren Jahren das Ziel, den Frauenanteil in Führungspositionen zu steigern. Dieses Ziel zahlt auf die Verbesserung der wesentlichen negativen Auswirkung „Fehlende Entwicklungspfade“ ein. Das Ziel ist es, bis Ende 2026 den Anteil der Frauen in Führungspositionen im Konzern in Deutschland auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 30,8 % und auf der darunterliegenden Führungsebene auf 30,2 % zu steigern. Für die Fraport AG soll der Anteil von Frauen in Führungspositionen entsprechend auf 31,8 % auf der ersten Führungsebene und 30,9 % auf der darunterliegenden Führungsebene gesteigert werden.

Konzernweite Ziele unter Berücksichtigung der ausländischen Gesellschaften wurden nicht festgelegt. Fraport respektiert die lokalen Gegebenheiten und erlegt daher den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten basierend auf deutschem Recht auf. Für die positiven wesentlichen Auswirkungen „Starke Arbeitnehmerbeteiligung“ und „Integrativer Arbeitgeber“ wurden keine Ziele festgelegt, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen.

Die Ziele werden von den Fachabteilungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen festgelegt und den Arbeitnehmervertretern vorgelegt und gegenüber der eigenen Belegschaft kommuniziert. Die Entwicklung der Kennzahlen wird regelmäßig verfolgt und dem Vorstand berichtet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Bewertung und Weiterentwicklung der Maßnahmen ein.

Angabepflicht S1-6 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

Die Gesamtzahl der Beschäftigten umfasst die Stammbeschäftigten, die Aushilfen, die Freigestellten sowie die Auszubildenden. Sie wird als Personenzahl zum Ende des Monats erfasst. Aus den Monatswerten wird zum Jahresende ein Durchschnitt berechnet. Im Berichtsjahr betrug die Gesamtzahl der Beschäftigten im Fraport Konzern 20.591 Beschäftigte. In der finanziellen Berichterstattung werden die Personengruppen der Stammbeschäftigten und der Aushilfen berichtet. Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten lag bei 19.001 Mitarbeitern (siehe auch Kapitel „Beschäftigte“).

	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angaben	Insgesamt
Gesamtzahl der Beschäftigten	4.809	15.782	0	0	20.591
Zahl der dauerhaft Beschäftigten	4.316	14.438	0	0	18.754
Zahl der befristeten Beschäftigten	493	1.344	0	0	1.837
Zahl der Abrufkräfte	0	0	0	0	0
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	3.543	14.547	0	0	18.090
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	1.266	1.235	0	0	2.501

Land (mit mehr als 50 Beschäftigte, die mindestens 10% der Gesamtzahl ausmachen)	**Zahl der Beschäftigten**
Deutschland	**8.124**

Für die Berechnung der Mitarbeiterfluktuation wurde die Gesamtzahl der Beschäftigten, die freiwillig oder wegen Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder Tod ausgeschieden sind, ins Verhältnis zu der Gesamtzahl der Beschäftigten gesetzt.

	Anzahl	In %
Mitarbeiterfluktuation	3.179	15,4

Angabepflicht S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Im Berichtsjahr betrug der prozentuale Anteil aller Beschäftigten im Fraport-Konzern, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, 89,7 %.

	Tarifvertragliche Abdeckung	Sozialer Dialog
Abdeckungsquote (in Ländern mit mehr als 50 Beschäftigte, die mindestens 10% der Gesamtzahl ausmachen)	**Beschäftigte EWR-Länder**	**Vertretung Arbeitsplatz (nur EWR)**
0-19 %		
20-38 %		
40-59 %		
60-79 %		
80-100 %	Deutschland	Deutschland

Angabepflicht S1-9 – Diversitätsparameter

Bei der Angabe der Geschlechterverteilung wurden die Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie die Geschäftsführungen und die an diese berichtende Ebene der Konzern-Gesellschaften betrachtet. 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.

Geschlechterverteilung in Führungspositionen	Anzahl	In %
Frauen in Führungspositionen 1 Ebene Konzern	14	29,8
Männer in Führungspositionen 1 Ebene Konzern	33	70,2
Frauen in Führungspositionen 2 Ebene Konzern	57	33,9
Männer in Führungspositionen 2 Ebene Konzern	111	66,1

Folgender Abschnitt enthält die Angaben nach FüPoGII. Zum 31. Dezember 2024 stieg der Anteil von Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands im Konzern in Deutschland auf 28,6 % an (im Vorjahr: 24,4 %). Auf der darunterliegenden Führungsebene lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen bei 33,3 % (im Vorjahr: 33,9 %). In der Fraport AG betrug die Quote der Frauen in Führungspositionen auf der ersten Führungsebene im Berichtszeitraum 26,3 % und 31,9 % auf der zweiten Führungsebene und lag somit über den jeweiligen Vorjahreswerten (im Vorjahr: 23,8 % beziehungsweise 31,8 %).

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Altersstruktur im Fraport-Konzern.

Altersstruktur	**Anzahl**	**In %**
Bis 30 Jahren	2.755	13,4
30-50 Jahre	10.233	49,7
Über 50 Jahren	7.603	36,9

Angabepflicht S1-12 – Menschen mit Behinderungen

Um den Prozentsatz der Menschen mit Behinderungen zu berechnen, erfasst Fraport die Anzahl der Beschäftigten mit Behinderungen gemäß den jeweiligen gesetzlichen Definitionen der einzelnen Länder und setzt diese Zahl ins Verhältnis zur Gesamtzahl der Beschäftigten. Die gesetzlichen Definitionen von gesundheitlichen Beeinträchtigungen variieren von Land zu Land, was die Vergleichbarkeit der Daten innerhalb des Konzerns erschwert, selbst wenn die Umstände ähnlich sind. Da eine Betrachtung der Kennzahl zusätzlich noch auf Ebene der jeweiligen Gesellschaften stattfindet, wird diese Ungenauigkeit in der konzernweiten Berichterstattung in Kauf genommen.

	In %
Menschen mit Behinderungen in der eigenen Belegschaft	6,3

Angabepflicht S1-13 – Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung

Parameter für Schulungen	**Anzahl**	**in %**
Leistungsüberprüfung (m)	7.876	38,2
Leistungsüberprüfung (w)	2.400	11,7

Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden	**Männlich**	**Weiblich**
Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden je Beschäftigten	20,4	19,0

Angabepflicht S1-14 – Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	
Abdeckung durch Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit (%)	85,1
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen (Anzahl)	0
Meldepflichtige Arbeitsunfälle[1)] (Anzahl)	491
Meldepflichtige Arbeitsunfälle (%)	16,4

[1)] Arbeits-, Wege- oder Sportunfälle, mit mehr als drei Ausfalltagen

Angabepflicht S1-16 – Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle, das als die Differenz zwischen dem Durchschnittseinkommen von weiblichen und männlichen Arbeitnehmern definiert ist, beträgt im Fraport-Konzern 10,1 %. Der Prozentsatz ergibt sich als die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von männlichen Beschäftigten abzüglich des Bruttostundenverdiensts von weiblichen Beschäftigten, bezogen auf das Durchschnittseinkommen männlicher Arbeitnehmer. Der Bruttostundenlohn beinhaltet alle Bestandteile des Entgelts inklusive Sozialversicherungsbeiträgen, Arbeitslosenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung sowie Bonus- und Sonderzahlungen. Bei der Berechnung des Verdienstgefälles wurden alle Beschäftigten im Konzern berücksichtigt.

Angabepflicht S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Im Berichtszeitraum lagen sechs gemeldete Fälle von Diskriminierung vor. Davon gab es keine bestätigten Verstöße. Insgesamt 138 Beschwerden gingen über Kanäle ein, über die Beschäftigten des Unternehmens Bedenken äußern können.

Im Jahr 2024 gab es keine wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit Vorfällen und Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung, einschließlich Belästigung. Im Konzern-Abschluss wird dieser Betrag aus Wesentlichkeitsgründen nicht separat ausgewiesen. Es wurden keine schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte wie Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft festgestellt. Es gab keine Verstöße gegen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen.

Angaben zu ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften

Allgemeine Angaben

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Zu den wichtigsten Interessenträgern für Fraport gehören die Gemeinschaften in der Nähe der jeweiligen Konzern-Flughäfen. Durch die Einbeziehung ihrer Interessen möchte Fraport ein Verständnis für die Bedürfnisse in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen entwickeln. Für den regelmäßigen Austausch mit ihnen verfügt Fraport über ein breites Netz institutionalisierter, strukturierter Dialogformen, darunter die Durchführung von regelmäßigen Befragungen und das Betreiben eines systematischen Feedbackmanagements. Darüber findet der Austausch mit Kommunen und Bürgern zu flughafenrelevanten Themen statt.

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Als Flughafenbetreiber ist Fraport fest in den jeweiligen Regionen verankert und spielt eine bedeutende Rolle in der lokalen Wirtschaft und Gesellschaft. Die von Fraport betriebenen Flughäfen haben vielseitige Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinschaften, die sowohl positive als auch negative Aspekte umfassen.

Auf der positiven Seite tragen die Flughäfen im Fraport-Konzern zur Erhaltung und Steigerung der Attraktivität der Regionen als Reiseziel bei. Dies unterstützt lokale Unternehmen, Hotels, Restaurants und kulturelle Einrichtungen. Die Präsenz eines Flughafens kann zudem die Ansiedlung neuer Unternehmen fördern und somit Arbeitsplätze schaffen, was zu einer allgemeinen wirtschaftlichen Belebung der Region führt.

Ein unterstützender, positiver Aspekt ist die Verbesserung der Flughafeninfrastruktur. Der Bau und die Erweiterung von Flughäfen erfordern oft umfangreiche Investitionen in Straßen, Schienenverkehr und öffentliche Verkehrsmittel, was die Erreichbarkeit und Mobilität für die Bewohner der Region verbessert. Auch dies kann zu einer allgemeinen wirtschaftlichen Belebung der Region führen.

Auf der anderen Seite gibt es auch negative Auswirkungen. Ein wesentlicher negativer Aspekt ist die erhöhte Lärm- und Umweltbelastung, die durch den Flugverkehr verursacht wird. Ein weiterer negativer Faktor ist die latente Gefahr von Terroranschlägen, der Flughäfen als potenzielle Ziele ausgesetzt sind. Obwohl Sicherheitsmaßnahmen kontinuierlich verbessert werden, bleibt ein Restrisiko bestehen und kann das Vertrauen der Bevölkerung beeinträchtigen.

Fraport ist ein international agierendes Unternehmen, das eine Vielzahl von Flughäfen auf der ganzen Welt betreibt. Die Auswirkungen der betriebenen Flughäfen sind hauptsächlich auf die unmittelbaren geografischen Regionen rund um die jeweiligen Flughafenstandorte beschränkt. Dies bedeutet, dass sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen in erster Linie die direkt benachbarten Gemeinden betreffen und für weiter entfernte Gebiete und deren Bewohner kaum von Bedeutung sind. Die Belastung durch die negativen Auswirkungen bezieht sich allein auf die jeweilige geografische Lage und nicht auf bestimmte Merkmale der Gemeinschaften. Die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit von Fraport auf Gemeinschaften entlang der sowie an den Endpunkten der Wertschöpfungskette sind nicht von Bedeutung.

Indigene Völker in der Nähe von den Fraport-Standorten sind nicht von wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen betroffen. Dies liegt daran, dass die Flughäfen in der Regel in städtischen oder dicht besiedelten Gebieten liegen. Indigene Gemeinschaften dagegen leben oft in abgelegeneren oder weniger entwickelten Regionen.

Die wesentlichen negativen Auswirkungen der Konzern-Flughäfen auf die umliegenden Gemeinden betreffen die an die jeweiligen Standorten angrenzenden Gebiete. Eine gezielte, individuelle Konzentration der Auswirkungen auf bestimmte Gebiete oder Bevölkerungsgruppen findet nicht statt.

Der sozio-ökonomische Beitrag in den Regionen entsteht im Zusammenspiel mit der gesamten Wertschöpfungskette hinweg. Ausbau und Entwicklung von Flughäfen steigern die Kapazitäten und ziehen zusätzliche Passagier- und Frachtverkehre an. Damit einher gehen volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse für die Regionen, Städte und Gemeinden rund um die Flughäfen für Bau, Transport und Logistik, später auch Tourismus und Handel. Darüber hinaus nehmen Flughäfen eine Funktion der Daseinsvorsorge ein. Die verbindende Funktion über Länder und Kontinente fördert kulturellen Austausch und Verständigung.

Die Betroffenheit von Gemeinschaften mit Fluglärm ist von den Flugrouten abhängig. Diese wiederum werden bestimmt von geografischen Gegebenheiten und der aktuellen Wetterlage, beziehungsweise der Windrichtung. Grundsätzlich ist das Ziel der lokalen Flugsicherungen, den Lärm zu reduzieren und die Flüge so zu leiten, dass möglichst wenige Anwohner davon betroffen sind. Dabei sind sie an lokale gesetzliche Vorschriften und Verordnungen, beispielsweise der EU und ICAO, gebunden. Sie bilden den Rahmen der Verfahrensplanung.

Aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit den betroffenen Gemeinschaften ergeben sich für Fraport keine wesentlichen Risiken und Chancen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Angabepflicht S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Die Strategien für das Management der wesentlichen Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften sind darauf ausgelegt, die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen der jeweiligen Regionen zu berücksichtigen, in denen Fraport seine Flughäfen betreibt. Der jeweilige Schwerpunkt der Maßnahmen kann entsprechend den regionalen Gegebenheiten variieren. Nichtsdestotrotz werden die betroffenen Gemeinschaften dadurch abgedeckt.

Wirtschaftsfaktor

In der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 werden finanziell erfolgreiches, widerstandsfähiges, stabiles und profitables Wachstum sowie der Ausbau des internationalen Geschäfts in der Priorität „Wachstum und Nachhaltigkeit“ als Ziele formuliert. Dazu gehören auch gezielte Investitionen in die Flughafeninfrastruktur und damit einhergehend die Schaffung von Arbeitsplätzen. Für die Umsetzung der Konzern-Strategie ist Fraports Vorstand verantwortlich. Regelmäßige Updates und Berichte stellen die Nachverfolgung und die gezielte Umsetzung der Maßnahmen sicher.

Terroranschläge

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- und Frachtverkehr gleichermaßen. Die Nähe zu Flughäfen birgt ein Restrisiko für Menschen, von Unfällen oder Terroranschlägen betroffen zu sein. Daher hat das Sicherheitsmanagement an allen Standorten für Fraport höchste Priorität. Fraport hat konzernweit ein umfassendes vorbeugendes Safety Management System und Airport Security Management inklusive Überprüfungsmaßnahmen etabliert. Für die konkrete Ausgestaltung und die Umsetzung sind die Konzern-Gesellschaften eigenständig verantwortlich.

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

Safety

Die Konzern-Flughäfen in Europa sind 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, dass alle am Luftverkehr Beteiligten die im SMS 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. Konzernweit liegt die Verantwortung für die Umsetzung der jeweiligen SMS bei den entsprechenden Safety Managern.

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 die 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. Die internationalen Konzern-Gesellschaften unterliegen der jeweiligen lokalen Gesetzgebung. Ein explizites Konzept, das über die gesetzlichen Anforderungen hinaus geht, existiert aktuell nicht. Die gesetzlichen Vorschriften enthalten strenge und konkrete Vorgaben, die jeweils in entsprechenden Sicherheitskonzepte umgesetzt und mit Maßnahmen hinterlegt werden.

Schallimmissionen auf Anwohner

Lärmbelästigung ist eine negative Auswirkung jedes Flughafens auf die Menschen in der direkten Umgebung. Die Konzern-Flughäfen haben entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und Monitoringsysteme implementiert.

Am Flughafen Frankfurt wurde die Belastung durch Fluglärm im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau bewertet. Der Beschluss enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen. Zudem wurden Programme zum aktiven Schallschutz umgesetzt. Mit diesen 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. Ziel ist, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten.

International sind Messverpflichtungen und wahrgenommene Betroffenheit sehr verschieden, aber grundsätzlich deutlich weniger ausgeprägt. Stetig leiser werdende neue Flugzeugtypen wirken dem voraussichtlichen Verkehrswachstum entgegen. An den Konzern-Standorten gelten nationale und lokale Regelungen zum Lärmschutz, Verstöße gegen diese sind im Berichtsjahr nicht bekannt.

Menschenrechte

Fraport lehnt jede Form der Zwangsarbeit sowie alle Formen der Sklaverei oder sklavenähnlicher Praktiken, Leibeigenschaft oder andere Formen von Herrschaftsausübung oder Unterdrückung im Arbeitsumfeld strikt ab.

Fraport bekennt sich zu internationalen Verhaltenskodizes. Das sind insbesondere die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact) die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die ILO-Kernarbeitsnormen über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Dies betrifft die Achtung der Menschenrechte von Gemeinschaften und insbesondere von indigenen Völkern.

Diese Vorgaben wurden unter anderem im Fraport-Verhaltenskodex und im Lieferantenkodex niedergelegt. Alle Beschäftigten und Vertragspartner des Fraport-Konzerns sind dazu verpflichtet, diese einzuhalten.

Als verantwortungsvolles Mitglied der Region legt Fraport großen Wert auf den Nachbarschaftsdialog mit den umliegenden Städten und Gemeinden, die vom Fluglärm betroffen sind. Verstöße können anonym über das Hinweisgebersystem gemeldet werden, das weltweit frei über www.fraport.com/de/compliance zugänglich ist.

Die zuvor beschriebenen Strategien im Umgang mit den Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften stehen im Einklang mit den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact) der Allgemeinen Erklärung

der Menschenrechte, den OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und den ILO-Kernarbeitsnormen über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit.

Es sind für das Geschäftsjahr 2024 keine Fälle der Nichteinhaltung im Rahmen der eigenen Tätigkeiten oder in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bekannt.

Angabepflicht S3-2 – Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen

Für den regelmäßigen Austausch mit betroffenen Gemeinschaften oder ihren rechtmäßigen Vertretern direkt oder mit glaubwürdigen Stellvertretenden verfügt Fraport über institutionalisierte, strukturierte Dialogformen, zum Beispiel den Nachbarschaftsdialog am Standort Frankfurt. Die Einbeziehung der lokalen Vertreter der betroffenen Gemeinschaften in die Entscheidungsfindung erfolgt in regelmäßigen Austauschformaten und bei Bedarf sowie im Rahmen der Stakeholderbefragung, die alle drei bis fünf Jahre stattfindet. Der Zentralbereich Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit der Fraport AG befasst sich mit der Koordinierung der Achtung der Menschenrechte im Konzern. Die operative Verantwortung für die Einbeziehung tragen die Konzern-Gesellschaften selbst. Die ranghöchste Position, die die operative Verantwortung für das Thema innehat, ist der jeweilige Geschäftsführer beziehungsweise der Vorstand.

Eine Messung der Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen Fraport und den betroffenen Gemeinschaften findet aktuell nicht statt. Für weitere Informationen siehe auch Abschnitt ESRS 2, SBM-2.

Angabepflicht S3-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Terroranschläge

Fraport muss sich kontinuierlich mit der immerwährenden Bedrohung auseinandersetzen, als mögliches Ziel für Terroranschläge ausgewählt zu werden. Diese latente Gefahr erfordert hohe Wachsamkeit und die Implementierung umfassender Sicherheitsmaßnahmen, um sowohl die Reisenden, das Personal und die umliegenden Städte und Gemeinden als auch die Infrastruktur zu schützen. Deswegen ist die Sicherheitsleitstelle am Flughafen mit allen relevanten Leistellen im Umland stetig in Kontakt. Aufgrund der Unvorhersehbarkeit solcher Bedrohungen und der geringen Wahrscheinlichkeitseinschätzung für einen Terrorangriff existieren keine standardisierten Kommunikationswege mit den potenziell betroffenen Gemeinschaften.

Flughafensicherheit

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

Safety

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 Schadens- 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.

Schallimmissionen auf Anwohner

Die Lärmbelastung ist eine weitere wesentliche negative Auswirkung, der die an den Konzern-Flughäfen angrenzenden Städte und Gemeinden ausgesetzt sind.

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes reduzieren den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch lärmmindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren. 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. Darüber hinaus erhebt die Fraport AG für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. 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.

Betroffene Gemeinschaften können ihre Anliegen in Bezug auf die negativen Auswirkungen durch den Flughafenbetrieb entweder über das von Fraport zur Verfügung gestellte Hinweisgebersystem oder im Spezialfall der Lärmbelastung über die Beschwerdeseiten der jeweiligen Konzern-Gesellschaften äußern.

Der Zentralbereich Rechtsangelegenheiten und Compliance der Fraport AG ist für den konzernweiten Betrieb des Hinweisgebersystems verantwortlich. Der strategische Geschäftsbereich Aviation verantwortet das Beschwerdemanagement im Zusammenhang mit Lärmbelastung in Frankfurt. Die internationalen Konzern-Gesellschaften betreiben eigene Portale zum Beschwerdemanagement.

Das Hinweisgebersystem und das Kontaktformular auf der Fraport-Fluglärm-Seite sind öffentlich zugänglich und verfügen über klare und bekannte Verfahren. Die gemeldeten Anliegen und Beschwerden im Zusammenhang mit Lärmbelastung werden von der zuständigen Fachabteilung geprüft. Die Impulse unter anderem aus diesem Format werden anschließend für die Weiterentwicklung von Maßnahmen im Umgang mit dem Thema Fluglärm genutzt.

Angabepflicht S3-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Terroranschläge

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.

Fraport entwickelt in Abhängigkeit der Konzessionsbedingungen an den internationalen Flughäfen und in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten.

Am Standort Frankfurt liegt die Verantwortung für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen und Passagierkontrollen bei der Fraport AG. Dies ermöglicht verstärkt die Steuerung und das Qualitätsmanagement voranzubringen und Prozesse dadurch flexibler und effizienter zu gestalten.

Schallimmisionen auf Anwohner

Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld am Standort Frankfurt unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Auch an den Konzern-Flughäfen ist ein Fluglärm-Monitoring implementiert. Am Konzern-Flughafen in Lima ist ein Ausschuss zur Fluglärmbekämpfung eingerichtet, an dem Fluggesellschaften sowie nationale und lokale Regierungsstellen beteiligt sind.

Um die Lärmbelastung möglichst gering zu halten, wirkt Fraport auf Maßnahmen hin, die diese reduzieren. In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen:

Die Fluglärmkommission (FLK) ist ein gesetzlich installiertes Gremium, das das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), die Deutsche Flugsicherung (DFS) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase berät. Fluglärmmessauswertungen und Ergebnisse von Simulationsrechnungen zur Fluglärmbelastung berichtet die Fraport AG regelmäßig an die Aufsichtsbehörde sowie die FLK und veröffentlicht diese Erkenntnisse auf der Homepage ↗ www.fraport.com.

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

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

Fraport bemüht sich ständig, den eigenen positiven Beitrag in den an die Konzern-Flughäfen benachbarten Regionen zu erhöhen. Dazu gehören auch Verhandlungen mit Fluggesellschaften, um neue Reiseziele und höhere Frequenzen anbieten zu können. Dies fördert den Personen- und Warenverkehr in den Regionen und setzt damit volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse.

In der Rhein-Main-Region und an vielen Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen darüber hinaus 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.

Die beschriebenen Maßnahmen und Initiativen zielen darauf ab, die wesentlichen positiven Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften zu steigern und die wesentlichen negativen Auswirkungen zu begrenzen oder ganz zu beheben. Die implementierten Aktionen im Zusammenhang mit der Abwehr von Terroranschlägen an Flughäfen sind durch nationale und internationale Vorschriften reglementiert. Auch die Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung in Frankfurt unterliegen gesetzlichen Vorgaben. Eine systematische Bewertung der Effektivität der ergriffenen Maßnahmen wird derzeit nicht durchgeführt.

Fraport verfügt über besondere Expertise in der Planung, dem Bau, der Entwicklung und der Modernisierung von Flughäfen. Die dafür notwendigen Flächen werden im Rahmen von Konzessionen genutzt und nach Ablauf der Vertragsfrist zurück an den Konzessionsgeber übergeben. Deswegen trifft Fraport keine Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Erwerb, der Planung und der Bebauung von Land und dem Betrieb oder der Schließung von Flächen.

Im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften wurden keine wesentlichen Risiken und Chancen identifiziert.

Fraports Geschäftsmodell hat keinen Bezug zu der Planung, dem Erwerb und der Nutzung von Flächen sowie der Finanzierung, Gewinnung oder Erzeugung von Rohstoffen. Deswegen werden keine Maßnahmen in diesem Zusammenhang entwickelt und umgesetzt. Maßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen hinsichtlich der Nutzung natürlicher Ressourcen und Umweltauswirkungen werden im Abschnitt E1 und E2 beschrieben.

Im Berichtsjahr wurden keine schwerwiegenden Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten in Bezug auf betroffene Gemeinschaften gemeldet.

Der strategische Geschäftsbereich Aviation, die Zentralbereiche Unternehmenskommunikation sowie Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit am Standort Frankfurt und die jeweiligen Konzern-Gesellschaften an den internationalen Standorten verantworten die Überwachung der wesentlichen Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften.

Finanzielle Mittel zum Management der wesentlichen Auswirkungen und zur Implementierung der abgeleiteten Maßnahmen werden im Rahmen der erweiterten Jahresplanung, die einen Zeitraum von zehn Jahren umfasst, budgetiert.

Parameter und Ziele

Angabepflicht S3-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

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. Im Rahmen des jährlichen EMAS-Zertifizierungsprozesses wird die Einhaltung des Ziels geprüft.

Darüber hinaus hat Fraport keine weiteren spezifischen zeitgebundenen und ergebnisorientierten Ziele im Hinblick auf das Management von den Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften festgelegt. Derzeit gibt es keine gesetzlichen Vorschriften, die die Festlegung solcher Ziele und Fristen erfordern. Aus strategischen Gründen werden jedoch die wesentlichen Auswirkungen beobachtet. Dadurch soll sichergestellt werden, dass mögliche negative Effekte frühzeitig erkannt und adressiert werden können.

Governance-Informationen

Angaben zu ESRS G1 Unternehmenspolitik

Allgemeine Angaben

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Dies spielt eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung und Umsetzung der Unternehmenspolitik. 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. Diese Organe sorgen für eine klare strategische Ausrichtung, effizientes Management und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, was für den langfristigen Erfolg des Unternehmens von zentraler Bedeutung ist.

Der Vorstand der Fraport AG besteht aus 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.

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 Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Im Jahr 2024 trat der Aufsichtsrat zu fünf Sitzungen zusammen, wovon eine Sitzung eine Strategieklausur war. Die Sitzungen des Aufsichtsrats fanden 2024 alle in Präsenz statt, wobei für einzelne Mitglieder die Möglichkeit der virtuellen Teilnahme bestand.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats verfügen aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung über spezialisierte Kenntnisse in verschiedenen Bereichen, um fundierte Entscheidungen treffen zu können. So kann der langfristige Erfolg und die Nachhaltigkeit des Unternehmens sichergestellt werden.

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 iSd 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	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 Bölükmese**	
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	Vorstandsvorsitzender Kreisverband Flughafen Frankfurt der komba Gewerkschaft	Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG und Vorsitzende des Konzernbetriebsrates der Gebr. Heinemann SE & Co. KG	Gewerkschaftssekretärin (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	
Unabhängigkeit von Gesellschaft und Vorstand i. S. d. DCGK (s. Empfehlung C.7 und C.8)	X	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					

	Harry Hohmeister	**Mike Josef**	**Frank-Peter Kaufmann**	**Lothar Klemm**	**Sonja Wärntges**	**Prof. Dr.-Ing. Katja Windt**
	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
	selbständiger Unternehmensberater; ehemaliges 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	X
	X				X	X

	Sidar Kaya	**Karin Knappe**	**Felix Kreutel**	**Matthias Pöschko**	**Mathias Venema**	**Özgür Yalcinkaya**
	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
	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH	Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG	Feuerwehrmann Fraport AG	Gewerkschaftssekretär (Gewerkschaft ver.di)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und 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			

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Das Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmenspolitik ist ein systematischer Prozess, der sicherstellt, dass das Unternehmen fundierte und gut informierte Entscheidungen trifft. Dieser Prozess umfasst verschiedene Schritte und berücksichtigt eine Vielzahl von Kriterien, um alle relevanten Aspekte zu erfassen. Die wesentlichen IROs wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) identifiziert (siehe hierzu Angabepflicht IRO-1 im ESRS 2). Im Bereich G1 Unternehmenspolitik sind dies: Cyberrisken, rechtliche und Compliance Risiken, Korruption und Bestechung. Identifiziert wurden diese IROs von einem Expertengremium bestehend aus Mitarbeitern unterschiedlicher Abteilungen der Fraport AG: Compliance and Integrity, Risikomanagement, Strategie und Nachhaltigkeit, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, Aviation, Procurement, Claim and Mobility, Unternehmenskommunikation, Human Resources, Akquisitionen und Beteiligungen sowie Finanzen und Investor Relations. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt. Bei identifizierten, wesentlichen IROs existieren keine grundsätzlichen Unterschiede zwischen Fraport AG und Konzern und diese gelten aufgrund Ihrer Natur für das gesamte Geschäftsmodell.

Angabepflicht G1-1 – Konzepte in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur

Unternehmenskultur

Die Konzernstrategie Fraport.2030 mit dem Leitspruch „Connecting the world with tomorrow“ beinhaltet konsequente Richtungsentscheidungen und zielt auf eine nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Geschäftswachstum ab. Hiervon abgeleitet setzt Fraport für seine Mitarbeitenden und alle, die es werden wollen, auf eine Atmosphäre des Zusammenhalts, der Vielfalt und kontinuierlichen Weiterentwicklung in einem Umfeld, das begeistert.

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.

Neben operativer Excellence und einem klaren Kundenversprechen sind Compliance und Integrität wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur und bilden die Basis der Geschäftstätigkeit. Anspruch ist, dass Fraport im Einklang mit Gesetzen, internen Regeln und Wertvorstellungen handelt.

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

Strategien zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Cyberrisiken

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und der weltweit gewachsenen 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. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden diverse Maßnahmen ergriffen, welche einer ständigen Überwachung in Bezug auf deren Wirksamkeit unterliegen. Diese Punkte werden unten näher erläutert.

Der Geltungsbereich der IT-Strategie ist der Fraport-Konzern. Diese hat keine übergreifende Wirkung auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die oberste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der IT-Strategie verantwortlich ist, ist der Bereich Informations- und Kommunikationsdienstleistung der Fraport AG. Die Gesamtverantwortung liegt beim Vorstand.

Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Cyberrisiken

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sind bereits implementiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt, sodass eine möglichst große Risikomitigation erreicht werden kann.

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. Die Fraport AG hat 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 Managementreviews des Informationssicherheitsmanagementsystems (ISMS) und wird im Rahmen von ISMS-Audits, wie KRITIS und der EU-Verordnung Luftsicherheit, von externen Auditoren geprüft.

Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits sowie in KRITIS-Prüfungen 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. 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.

Das Sicherheitsmanagementsystem bei Fraport enthält zahlreiche Leistungskennzahlen, die die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen messen. Die Kennzahlen dürfen aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden. Maßnahmen zur Sicherstellung der IT-Sicherheit werden fortlaufend ergriffen und umgesetzt. Wirksame Maßnahmen gewährleisten die Funktionsweise der durch IT-Systeme unterstützten Geschäfts- und Betriebsabläufe und wirken positiv auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Beispielsweise kann ein reibungsloser Passagierfluss IT-technisch sichergestellt werden.

Strategien zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Rechtliche und Compliance Risiken inklusive Nachhaltigkeitsaspekt zu Korruption und Bestechung

Neben operativer Exzellenz und einem klaren Kundenversprechen sind Compliance und Integrität wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur und bilden die Basis der Geschäftstätigkeit. Fraports Anspruch ist, im Einklang mit Gesetzen, internen Regeln und den unternehmesweiten Werten zu handeln.

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 und zum Management von Rechtlichen- und Compliance Risiken hat Fraport diverse Maßnahmen implementiert, die im Folgenden näher erläutert werden.

Um eine wirksame Compliance sicherzustellen, hat der Vorstand ein Compliance-Management-System (CMS) eingeführt. Das System stellt unter anderem einen effektiven Überwachungsprozess sicher. Der Geltungsbereich der Strategie ist der Fraport-Konzern. Auswirkungen auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette sieht Fraport hinsichtlich des Erhalts und der Intensivierung von Vertrauen in Fraport und dem Geschäftsmodell von den Passagieren, Kunden und Lieferanten.

Die oberste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der Strategie verantwortlich ist, ist der Gesamtvorstand. Er trägt 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. Detailliertere Angaben zum Nachhaltigkeitsaspekt Korruption und Bestechung sind unter der Angabepflicht G1-4 zu finden.

Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sind bereits implementiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt, sodass eine möglichst große Risikomitigation beziehungsweise eine Verbesserung des Nachhaltigkeitsaspekts Korruption und Bestechung erreicht werden kann. Detailliertere Angaben zum Nachhaltigkeitsaspekt Korruption und Bestechung sind unter der Angabepflicht G1-4 zu finden.

Neben einer kontinuierlichen Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziell negativen Veränderungen baut Fraport die konzernweite Compliance Organisation kontinuierlich aus. Diese wird durch die Implementierung von Konzern-Richtlinien zum CMS oder die Weiterentwicklung des zentralen IKS (internen Kontrollsystem) gestützt.

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex für Beschäftigte spiegelt die bei Fraport gelebte Wertekultur wider und enthält die Vorgabe, mit 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 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 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 CMS von Fraport ist ein systematisches Instrument, um rechts- und regelkonformes Verhalten im Konzern zu erreichen. Ziel des CMS ist eine integre 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. Die Konzern-Gesellschaften sind verpflichtet, ein lokales CMS nach 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.

Die Kontrolle der Einhaltung der Compliance-Regeln im Fraport-Konzern ist Aufgabe der Internen Revision der Fraport AG. Diese erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsleistungen in allen wesentlichen Geschäftseinheiten der Fraport AG sowie deren Beteiligungsgesellschaften. Ein standardisierter und risikoorientierter Planungsprozess ist Grundlage für die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte.

Ein zusätzliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Compliance-Verstößen ist das digitale **Hinweisgebersystem** (siehe *Hinweisgebersysteme*) als interne Meldestelle. Über das System können Beschäftigte, Kunden, Lieferanten, Geschäftspartner und Dritte Hinweise über Unregelmäßigkeiten in den Konzern-Gesellschaften abgeben. Bei jeder Meldung wird zunächst im Rahmen einer Erstbewertung geprüft, ob der geschilderte Vorgang insgesamt als plausibel und grundsätzlich möglich einzuschätzen ist und eine Verletzung eines Gesetzes oder eine schwerwiegende Verletzung einer internen Regel bedeuten könnte.

Die anschließende Sachverhaltsklärung erfolgt durch hierfür geeignete Personen, die unabhängig und zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Zielsetzung ist es, Vorwürfe zu klären, festgestellte Missstände zu beseitigen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um zukünftige Compliance-Verstöße zu verhindern. Jeder Fall schließt mit einem schriftlichen Abschlussbericht, der streng vertraulich ist. Der Berichtsverteiler richtet sich nach Art und Schwere der festgestellten Verstöße und wird für jeden Fall individuell festgelegt. Die Weitergabe von Informationen erfolgt nur soweit erforderlich und datenschutzrechtlich zulässig. Die hinweisgebende Person erhält nach Abschluss der Untersuchung eine Rückmeldung über die Folgemaßnahmen, sofern rechtlich zulässig.

Hinweise auf Compliance-Verstöße können über das digitale Hinweisgebersystem abgegeben werden, das allen offen steht – Beschäftigten, Kunden, Lieferanten, Geschäftspartnern und sonstigen Dritten. Dieses System ist weltweit rund um die Uhr erreichbar und kann über die Homepage der Fraport AG sowie über die Internetauftritte der Konzern-Beteiligungen genutzt werden. Beschäftigte werden im Verhaltenskodex, in Compliance-E-Learning-Kursen sowie durch weitere Kommunikationsmaßnahmen über das elektronische Hinweisgebersystem informiert. Mit den Aufgaben der internen Meldestelle nach § 13 Hinweisgeberschutzgesetz wurden Beschäftigte der Compliance-Abteilung der Fraport AG und die Compliance Officer der Beteiligungsgesellschaften betraut, die zu den Themen Hinweisgeberschutz und interne Untersuchungen geschult wurden. Die für die Ausübung dieser Tätigkeit erforderliche Unabhängigkeit wurde vertraglich zugesichert.

Darüber hinaus steht Beschäftigten der Fraport AG sowie Dritten eine Ombudsperson, derzeit eine externe und unabhängige Rechtsanwältin, zur Verfügung. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich zudem an eine interne Vertrauensperson wenden.

Hinweisgeber, die in gutem Glauben Hinweise auf Missstände abgeben, genießen bei Fraport besonderen Schutz. Das digitale Hinweisgebersystem ermöglicht auch die anonyme Abgabe von Hinweisen, wobei die Anonymität durch das zertifizierte BKMS® System vollständig gewährleistet wird. Die Compliance-Abteilung gewährleistet den Schutz namentlich bekannter Hinweisgeber durch höchste Vertraulichkeit und, sofern rechtlich möglich, durch Sicherstellung ihrer Anonymität. Für die Bearbeitung der Hinweise bei Fraport bedeutet dies, dass die Identität des Hinweisgebers nur den Personen bekannt wird, die für die Entgegennahme der Hinweise oder das Ergreifen von Folgemaßnahmen zuständig sind. Hinweisgeber müssen nach Abgabe eines Hinweises keine Repressalien wie Suspendierungen, Kündigungen, Aufgabenverlagerungen, Disziplinarmaßnahmen, Diskriminierung, Mobbing oder ähnliche Vergeltungsmaßnahmen seitens ihres Fraport-Arbeitgebers befürchten.

Hinweise auf Compliance-Verstöße, wie Korruption und Bestechung, werden von der Compliance Abteilung der Fraport AG oder den Compliance Officern der Beteiligungsgesellschaften untersucht. Hierfür gelten konzernweit verbindliche Standards, die eine unverzügliche, unabhängige und objektive Untersuchung sicherstellen.

Aufgrund des Geschäftsmodells und der Lieferkette verfügt Fraport über keine besonderen Strategien in Bezug auf den Tierschutz.

Erhöhte Risiken hinsichtlich Korruption und Bestechung bestehen bei den mit der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen beschäftigten Funktionen, sowohl im Einkaufsbereich als auch in den anfordernden Bereichen, und bei Funktionen, die mit der Vermarktung von Leistungen beschäftigt sind. Die mit dem Management des internationalen Beteiligungsportfolios, einschließlich von Beteiligungskäufen und -verkäufen sowie der Steuerung von Transaktionsprozessen beschäftigten Funktionen unterliegen ebenfalls einem erhöhten Risiko. Bezüglich den organisationsinternen Schulungen siehe Ausführungen zur Angabepflicht G1-3.

Angabepflicht G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Das konzernweite CMS enthält verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption. Die regelmäßig durchgeführte, systematische Identifikation der Compliance-Risiken bildet die Grundlage für die Entwicklung und Priorisierung zielgerichteter Compliance-Programme zur Reduktion der Risiken auf ein akzeptables Maß. Zu den wichtigsten Risiken, die Schwerpunkte der Compliance-Arbeit darstellen, gehören Korruption und Bestechung.

Kernstück der Fraport Compliance-Regeln ist der Verhaltenskodex für Beschäftigte. Er verdeutlicht die Verantwortung als Unternehmen, als Geschäftspartner sowie als Beschäftigte am Arbeitsplatz und zeigt auf, wie dieser Verantwortung nachgekommen wird. Der Verhaltenskodex vermittelt den generellen Rahmen und die Handlungsmaximen, nach denen sich Fraport richtet. Außerdem gelten konzernweite Mindeststandards für den Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie mit Interessenkonflikten. Für wesentliche Compliance-Prozesse, vor allem Compliance-Risikoanalyse, Geschäftspartnerprüfung, Hinweisgebersysteme und interne Untersuchungen, gelten ebenfalls konzernweite Standards.

Mit den Aufgaben der internen Meldestelle nach § 13 Hinweisgeberschutzgesetz wurden Beschäftigte der Compliance-Abteilung der Fraport AG und die Compliance Officer der Beteiligungsgesellschaften betraut, die zu den Themen Hinweisgeberschutz und interne Untersuchungen geschult wurden. Die für die Ausübung dieser Tätigkeit erforderliche Unabhängigkeit wurde vertraglich zugesichert.

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.

Durch verschiedene E-Learning Kurse werden interne Stakeholder über die Strategien zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung informiert. Externe Stakeholder werden durch die Fraport-Website (*Compliance*) sowie die Angaben zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung in der nichtfinanziellen Berichterstattung mit den bestehenden Strategien vertraut gemacht.

Für die Vermittlung von Compliance-Wissen, basierend auf dem relevanten Informationsbedarf der jeweiligen Zielgruppen, gelten konzernweite Mindeststandards.

Bei der **Fraport AG** werden vier verschiedene E-Learning Kurse angeboten: „Compliance-Basiswissen“ für alle administrativen und ausgewählte operative Beschäftigte mit einer Compliance-Einführung, Informationen zum Verhaltenskodex, Regeln zu Geschenken und Einladungen, Interessenkonflikten, Anlaufstellen für Hinweisgeber und Ansprechpartner bei Fragen zu Compliance. Spezifisches „Compliance-Basiswissen für Führungskräfte“ mit einem Überblick über die wesentlichen Elemente des CMS, die wesentlichen Compliance-Aufgaben der Führungskräfte, „Red Flags“ zur Identifikation von Korruption und Bestechung im eigenen Verantwortungsbereich sowie erforderliche Maßnahmen.

Besonders risikobehaftete Funktionen müssen zusätzlich den Kurs „Korruptionsprävention“ absolvieren. In dem Kurs wird ein Überblick über die relevanten Straftatbestände gegeben und die Einfallstore und typischen Muster für Korruption erläutert. Die internen Regeln werden anhand praktischer Beispiele erläutert, wobei auch die Risiken im Umgang mit Amtsträgern aufgezeigt werden. Die E-Learning Kurse sind von den Schulungsverpflichteten in der Fraport AG alle drei Jahre zu wiederholen.

Zusätzlich finden auch bedarfsorientiert Präsenzschulungen statt. So wurden 2024 der Vorstand und die Leitenden im Rahmen einer Veranstaltung „Compliance im Fokus“ zu Korruption und den strafrechtlichen Konsequenzen geschult.

Für die **Beteiligungsgesellschaften** gelten konzernweite Mindeststandards für die Schulung der Beschäftigten, die über den Verhaltenskodex für Beschäftigte, relevante lokale Compliance-Richtlinien sowie die vorhandenen Hinweisgebersysteme geschult werden. Teilweise werden hierzu auf die jeweilige Beteiligungsgesellschaft angepasste E-Learning Kurse der Fraport AG verwendet. Bei der Fraport AG haben 56 % der risikobehafteten Funktionen an einem Compliance E-Learning (Basiswissen oder Korruptionsprävention) teilgenommen. Im Fraport Konzern wurden 90 % der risikobehafteten Funktionen zu den Themen Compliance, Korruption und Bestechung geschult.

Alle Mitglieder des Vorstands der Fraport AG wurde im Rahmen der Veranstaltung „Compliance im Fokus“ zu Korruption und den strafrechtlichen Konsequenzen geschult. 91 % der Mitglieder von Leitungs- und Aufsichtsorganen der Beteiligungsgesellschaften wurden zu den Themen Compliance, Korruption und Bestechung sowie Umgang mit Geschenken und Einladungen geschult.

Parameter und Ziele

Angabepflicht G1-4 – Bestätigte Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Berichtszeitraum gab es keine Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften. Im Berichtsjahr 2024 wurden keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen um gegen Verstöße gegen Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung vorzugehen. Im Berichtszeitraum gab es in einem Ausschreibungsverfahren einen Korruptionsversuch durch einen potenziellen Lieferanten, der von dem Mitarbeiter der peruanischen Beteiligungsgesellschaft gemeldet wurde. Es wurden keine eigenen Arbeitskräfte wegen Korruption oder Bestechung entlassen oder diszipliniert. Der Lieferant, der versucht hat, einen Beschäftigten der peruanischen Beteiligungsgesellschaft zu bestechen, wurde aus dem Ausschreibungsverfahren ausgeschlossen und für zukünftige Beauftragungen gesperrt. Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit Geschäftspartnern beendet oder nicht verlängert aufgrund von Vorfällen an denen Beschäftigte des Fraport-Konzerns beteiligt waren. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine öffentlichen Gerichtsverfahren wegen Korruption oder Bestechung gegen Fraport und eigene Arbeitskräfte eingeleitet.

Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG

Der Lagebericht der Fraport AG und der Konzern-Lagebericht sind zusammengefasst. Die bedeutsamsten zur Steuerung der Fraport AG herangezogenen finanziellen Leistungsindikatoren sowie weitere bedeutsame finanzielle und strategische nichtfinanzielle Kennzahlen, sind im Abschnitt „Steuerungssystem“ beschrieben. Die Entwicklung der strategischen nichtfinanziellen Kennzahlen ist in den Abschnitten „Steuerungssystem“, „Beschäftigte“, Nichtfinanzielle Kennzahlen“ 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. Im Zusammenhang mit dem Betrieb eines eigenen Energieversorgungsnetzes besteht für die Fraport AG die Verpflichtung gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen werden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2024 angewendet.

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 stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 237,3 Mio € und erreichten insgesamt 2.550,4 Mio €. Dieser Anstieg war auf nahezu alle Umsatzarten zurückzuführen. Insbesondere preis- und mengenbedingt höhere Umsätze aus Flughafenentgelten (+111,1 Mio €), gestiegene Erlöse aus Infrastrukturentgelten (+41,9 Mio €) sowie erhöhte Einnahmen aus Luftsicherheitsgebühren (+22,4 Mio €) trugen zu diesem Wachstum bei. Die Umsatzerlöse aus Bodenverkehrsdiensten hingegen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 Mio €, da diese Dienstleistungen ab dem Geschäftsjahr 2024 teilweise auf die Fraport Ground Services GmbH übergegangen sind.

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 beliefen sich auf 80,3 Mio € und lagen damit um 23,1 Mio € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf Erträge aus der Veräußerung der Anteile an der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in Höhe von 45,0 Mio € zurückzuführen. Mit der Veräußerung der Anteile beendete Fraport sein Engagement am Flughafen Pulkovo. Im Vorjahr resultierten diese Erträge hauptsächlich aus der Währungsumrechnung, die sich auf 35,8 Mio € beliefen.

Die **Gesamtleistung** stieg um 267,9 Mio € auf 2.675,5 Mio € (+11,1 %).

Der **Personalaufwand** stieg im Geschäftsjahr 2024 um 50,1 Mio € auf insgesamt 639,6 Mio €. Diese Erhöhung ist hauptsächlich auf den Tarifabschluss des laufenden Geschäftsjahres zurückzuführen. Dem entgegen wirkte die im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunkene durchschnittliche Mitarbeiterzahl.

Der **Sachaufwand**, der sowohl Material- als auch sonstige betriebliche Aufwendungen umfasst, erhöhte sich um 125,4 Mio € auf 1.294,1 Mio €. Der Anstieg ist insbesondere auf verkehrs- und preisbedingt gestiegene Aufwendungen für bezogene Fremdleistungen in Höhe von 96,8 Mio € zurückzuführen.

Das **EBITDA** der Fraport AG stieg im Geschäftsjahr um 92,4 Mio € auf 741,8 Mio €. Gestiegene Abschreibungen (+24,5 Mio €) insbesondere aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung nicht mehr werthaltiger Flughafeninfrastruktur in Frankfurt führten zu einem **EBIT** von 383,9 Mio €, verglichen mit 316,0 Mio € im Vorjahr.

Das **Finanzergebnis** betrug 75,7 Mio € und lag damit um 16,7 Mio € unter dem Vorjahreswert von 92,4 Mio €. Das EBT erreichte 459,6 Mio €, gegenüber 408,4 Mio € im Vorjahr.

Die **Steuern vom Einkommen und Ertrag** beliefen sich auf 116,1 Mio € (Vorjahr: 79,3 Mio €), was zu einem **Jahresüberschuss** von 343,5 Mio € führte, verglichen mit 329,1 Mio € im Vorjahr.

Nach der Einstellung von 171,7 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen verbleibt ein **Bilanzgewinn** von 171,8 Mio €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung 2025 vor, den Bilanzgewinn ebenfalls in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Aktiva

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Anlagevermögen	12.043,1	11.280,6
Umlaufvermögen	2.301,1	2.400,7
Rechnungsabgrenzungsposten	54,3	44,3
Aktive latente Steuern	215,1	303,1
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	17,6	4,6
Gesamt	**14.631,2**	**14.033,3**

Passiva

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Eigenkapital	3.548,6	3.205,1
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	13,8	7,4
Rückstellungen	442,9	486,6
Verbindlichkeiten	10.565,5	10.280,9
Rechnungsabgrenzungsposten	33,6	31,9
Passive latente Steuern	26,8	21,4
Gesamt	**14.631,2**	**14.033,3**

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2024 bei 14.631,2 Mio € und damit um 597,9 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+4,3 %).

Das **Anlagevermögen** stieg um 762,5 Mio € auf 12.043,1 Mio €. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Zunahme der Sachanlagen um 898,3 Mio € zurückzuführen, insbesondere im Zusammenhang mit Baumaßnahmen für das Projekt Ausbau Süd sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur am Standort Frankfurt. Die Finanzanlagen reduzierten sich insbesondere aufgrund von Zugängen bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 254,6 Mio € und Abgängen bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 381,5 Mio € insgesamt um 140,2 Mio €.

Das **Umlaufvermögen** lag bei 2.301,1 Mio € und war damit um 99,6 Mio € niedriger als im Vorjahr. Dies ist hauptsächlich auf die Reduzierung des Bestands an kurzfristigen Wertpapieren um 177,9 Mio € und die Zunahme des Kassenbestands und der Guthaben bei Kreditinstituten um 71,2 Mio € zurückzuführen.

Das **Eigenkapital** zum 31. Dezember 2024 belief sich auf 3.548,6 Mio € und stieg aufgrund des Jahresüberschusses des laufenden Geschäftsjahres um 343,5 Mio €.

Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 284,6 Mio € auf 10.565,5 Mio €, hauptsächlich aufgrund der im Geschäftsjahr vorgenommenen Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung. Die Fraport AG hat im Geschäftsjahr 2024 eine Unternehmensanleihe in Höhe von 650 Mio € mit einem Kupon von 4,250 % p. a. ausgegeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von acht Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,635 %. Demgegenüber wurden im Geschäftsjahr 2024 Anleihen in Höhe von 650 Mio € planmäßig zurückbezahlt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden wie in Vorjahren zur langfristigen Sicherung der Liquidität

umfangreiche Finanzierungsmaßnahmen vorgenommen. Neben der planmäßigen Tilgung kurz-, mittel- und langfristiger Darlehen sowie verminderter Tages- und Termingelder in Höhe von 736,1 Mio € wurden weitere langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 918,5 Mio € aufgenommen. Bei Laufzeiten von sechs bis 13 Jahren bewegten sich die Zinssätze der langfristigen Verbindlichkeiten zwischen 3,23 % und 4,41 %.

Die **Liquidität** zum 31. Dezember 2024 lag mit 2.998,9 Mio € unter dem Vorjahreswert von 3.285,6 Mio €.

Hauptursache hierfür war ein Anstieg des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeiten ohne Geld und Wertpapieranlagen um 373,9 Mio €, insbesondere aufgrund gestiegener Ausgaben für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen. Insgesamt belief sich der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeiten ohne Geld und Wertpapieranlagen auf 1.259,9 Mio € (im Vorjahr: 886,0 Mio €).

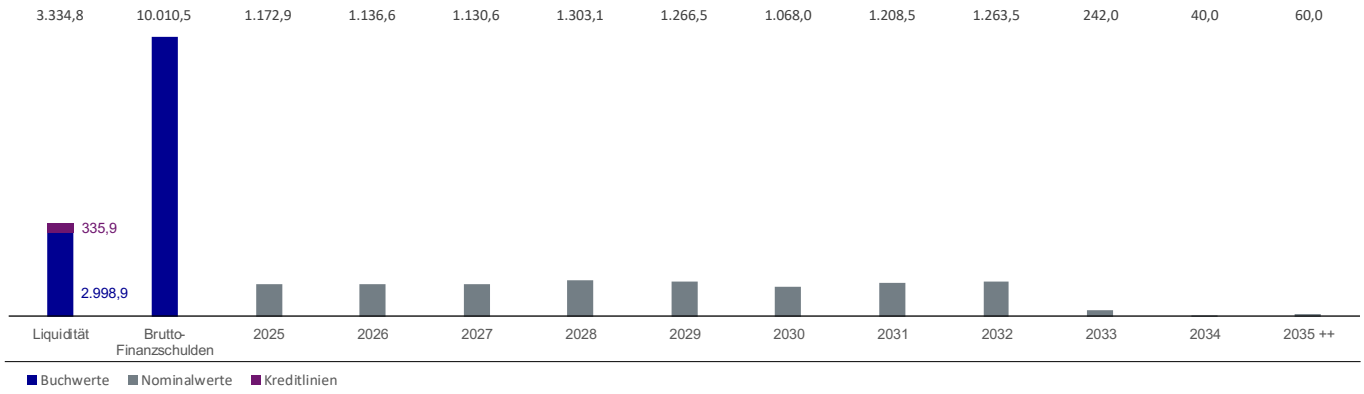
Positiv auf die Liquidität wirkte sich die Zunahme des Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow) um 151,0 Mio € auf insgesamt 653,8 Mio € (im Vorjahr: 502,8 Mio €) aus. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf die verkehrsmengenbedingte Verbesserung des betrieblichen Ergebnisses zurückzuführen.

Die **Brutto-Finanzschulden** stiegen im Berichtsjahr auf 10.010,5 Mio € (im Vorjahr: 9.711,3 Mio €). Daraus resultierten um 586 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 7.011,7 Mio € (im Vorjahr: 6.425,7 Mio €).

Das Fälligkeitenprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2024 folgende Tilgungsstruktur aus:

Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2024

in Mio €



Zum Bilanzstichtag 2024 zeigte sich ein Finanzierungsmix, bestehend aus 53,1 % bilateralen Krediten, 25,7 % Schuldscheindarlehen sowie 21,2 % Anleihen. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG erhöhte sich auf knapp 7 %, der fixe Anteil lag bei rund 93 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2024	Prognose im Geschäftsbericht 2023 [Unterjährige Anpassungen 2024]	2023	Veränderung	Veränderung in %
Jahresüberschuss AG	343,5	Zwischen 300 Mio € und 350 Mio €	329,1	+14,4	+4,4
Liquidität AG	2.998,9	Rückgang im Vorjahresvergleich aufgrund des negativen Free Cash Flows	3.285,6	–286,7	–8,7

Der Jahresüberschuss und die Liquidität der AG entwickelten sich im Rahmen der für das Geschäftsjahr 2024 gegebenen Prognose.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

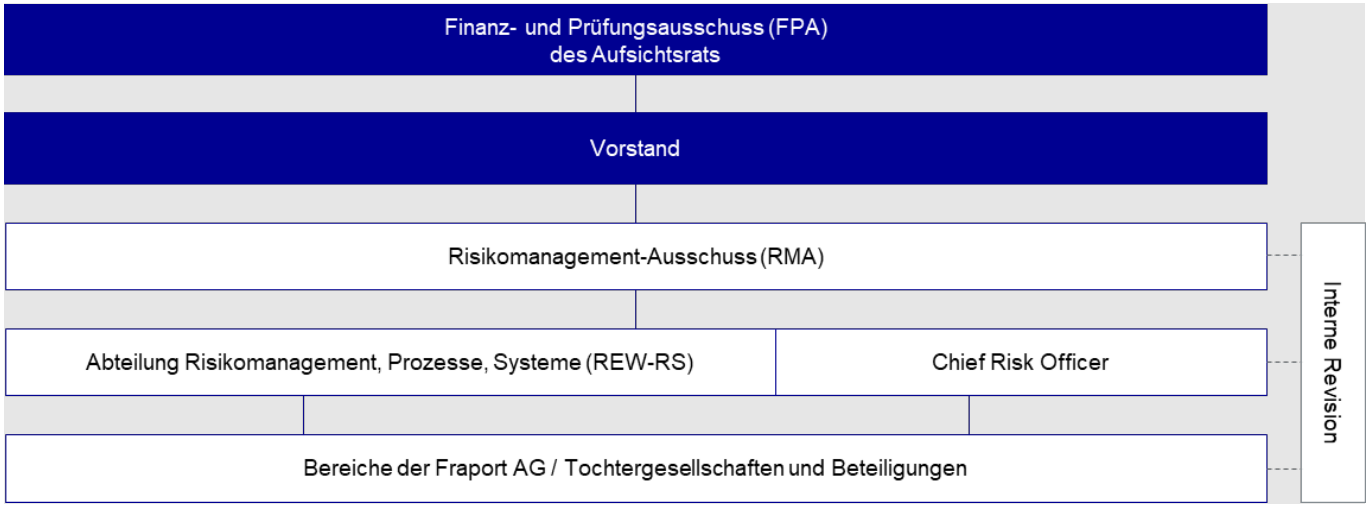
Risiko- und Chancenbericht

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 Erweiterter Wirtschaftsplan (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 Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

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.

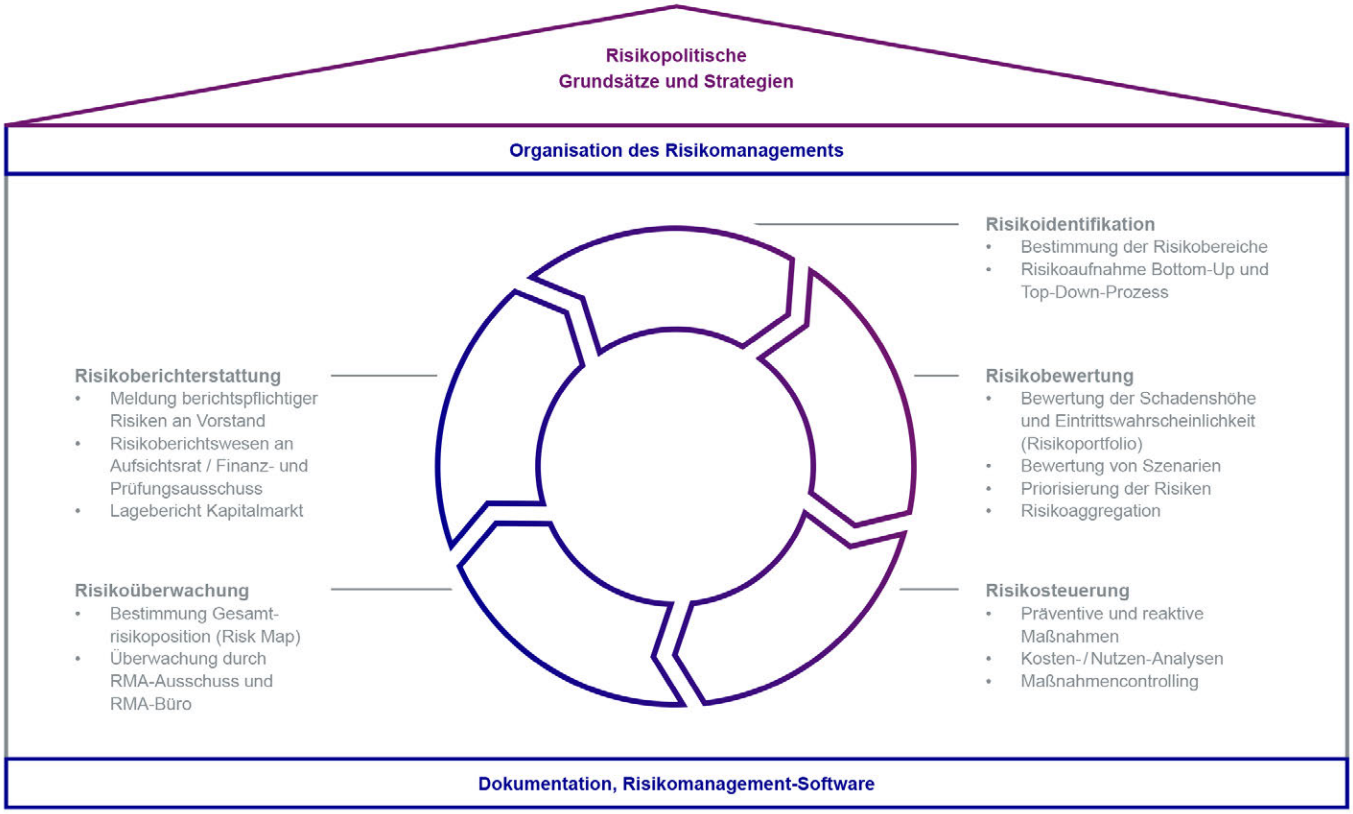
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss (FPA) des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

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 dem Begriff 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 Aus-wertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten und Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindikatoren aus dem regulatorischen, wirtschaftlichen und politischen Umfeld. Die Bereichsleitungen der Fraport AG und die 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, die außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung identifiziert wurden, sind im Rahmen der Ad-hoc-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 Bruttorisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettorisiko 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 der 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.

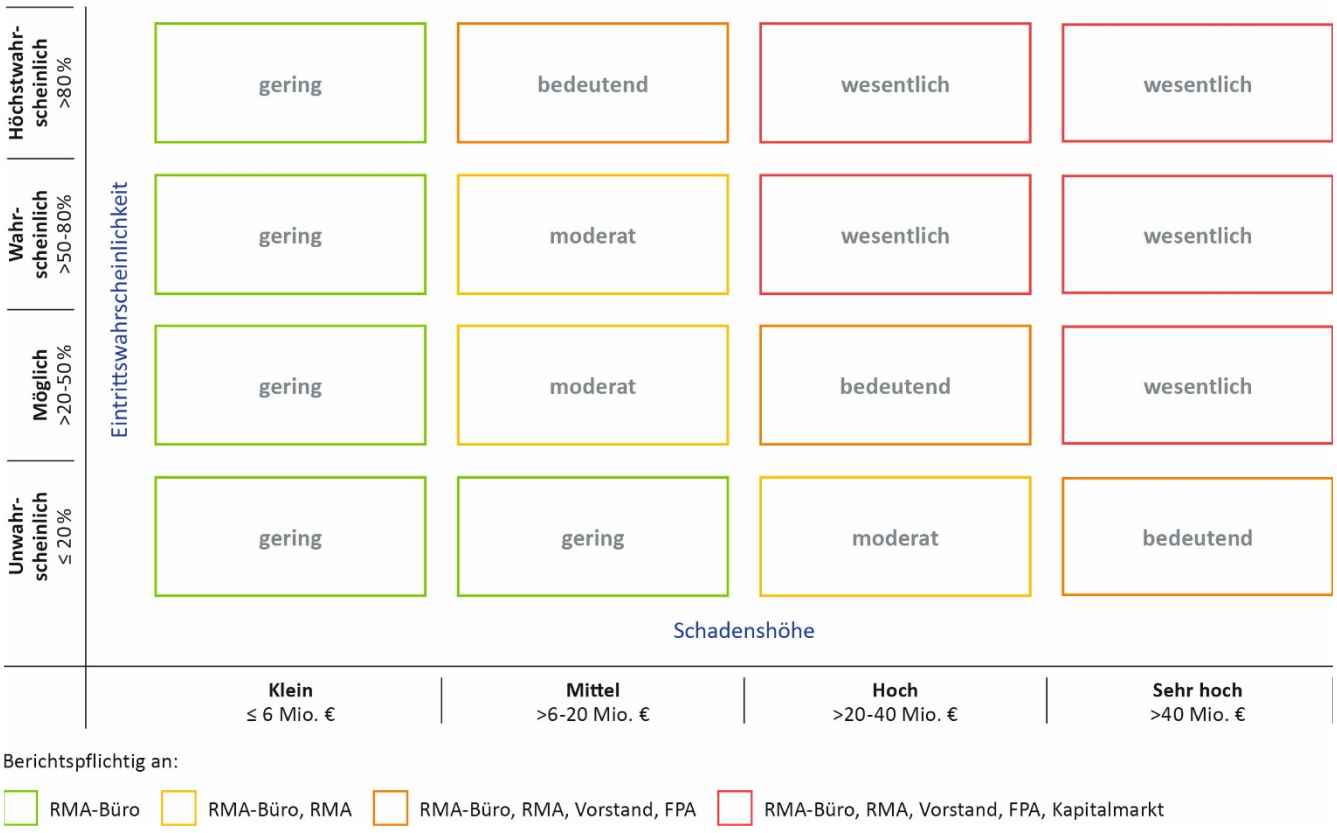
Risikoüberwachung und -berichterstattung

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



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 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 31.12.2024 haben könnten. Als Bewertungsgrundlage dient generell jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum 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 →
• Die globale wirtschaftliche Entwicklung kann sich insgesamt stärker als erwartet abkühlen und sich negativ auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage auswirken. • 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. • Hohe Zinsen zur Eindämmung der Teuerung können sich stärker als erwartet auf die Refinanzierung von Staaten und Unternehmen sowie auf die globale Wirtschaftsentwicklung auswirken. Die Folge wäre eine negative Auswirkung auf die geplante Verkehrsentwicklung. • Infolge von langanhaltend hohen Energiepreisen kann die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie leiden und der Luftverkehrsstandort Deutschland geschwächt werden. • Im Welthandel kann der Trend zu mehr nationalem Protektionismus und der damit einhergehenden Verschärfung von Handelszöllen – insbesondere vor dem Hintergrund der Ankündigungen der US-Regierung – die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen. • Wachstumsbremsend auswirken kann sich zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen und ein entsprechendes Agieren der Mitgliedsländer. • Bestehende und schwelende weltweite geopolitische Krisenherde können die wirtschaftliche Entwicklung belasten.	• Starke geografische Diversifikation und Fokus auf unterschiedliche Passagiergruppen der Konzern-Flughäfen, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren. • Durch regional unterschiedliche Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken, restriktive politische Eingriffe und Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden.	**Risiko-Bewertung:** wesentlich

Chancen

- Deutlicher Rückgang der Inflation und Erholung der Konjunktur führen zu höheren verfügbaren Einkommen und einer robusten Nachfrageerholung. Geschäftsreisen und Luftfracht können vom Wirtschafts- und insbesondere Exportaufschwung profitieren.
- Eine schnellere Beendigung der Kriege in der Ukraine und in Nahost, mit einer nachhaltigen geopolitischen Entspannung, kann die globale Wirtschaft beleben und die Luftverkehrsentwicklung stützen.
- Die rasche Finalisierung von Handelsabkommen mit Ländern mit hohem Luftfrachtpotenzial kann die Luftfrachtentwicklung in Frankfurt vorantreiben.
- Durch einen weiteren Ausbau des E-Commerce-Geschäfts kann der Luftfrachtstandort Frankfurt gestärkt werden.

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken und Chancen

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

Risiken	Maßnahmen	Trend →
• Kriege und geopolitische Krisen können unter anderem steigende Energiekosten und anhaltende Nachfrage- und Angebotsreduzierungen zur Folge haben. • Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise können zu einer Erhöhung der Flugticketpreise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb können steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben. • Weitere Kostenerhöhungen bei Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren sowie der Luftverkehrssteuer verschärfen das Standortrisiko und führen zu Wettbewerbsnachteilen und entsprechenden wirtschaftlichen Einbußen. Das Angebot wird gekürzt oder erst gar nicht in Deutschland aufgebaut; ggfs. Abwanderung auf andere ausländische Drehkreuze. • Die in anderen europäischen Ländern bereits geplanten bzw. eingesetzten Maßnahmen zur Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs können bei Realisierung in Deutschland die Verlagerung auf alternative Transportmittel (Bahn und Pkw) bedeuten und so die Nachfrage nach Flugreisen dämpfen. Passagiere, die keine alternativen Transportmittel nutzen können oder wollen, können zu ausländischen Flughäfen abwandern und dem Flughafen Frankfurt in der Folge verloren gehen. • Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie vor. Auflagen zum Klima- und Lärmschutz und entsprechende Steuern und Gebühren verteuern Flugreisen und greifen meist einseitig in den Markt und Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs ein. Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) der Europäischen Union und die damit verbundene Revision der Emissionshandelsrichtlinie sowie die verbindliche Vorgabe von Sustainable Aviation Fuel	• Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen • Gezielte Vertriebsaktivitäten zur Steigerung von Luftfrachtnachfrage- und angebot • Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben • Attraktive Entgeltstrukturen • Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen • Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn und Lufthansa für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt • Dialog mit der Politik zu Folgen für den Luftverkehrsstandort • Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Nachhaltigkeitsprogrammen • Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden	**Risiko-bewertung:** wesentlich

(SAF)-Quoten ab 2025 belasten den europäischen Standort im internationalen Vergleich einseitig. Werden die Maßnahmen nicht wettbewerbsneutral gestaltet, drohen strukturelle Wettbewerbsnachteile für den deutschen und europäischen Luftverkehr. • Breit geführte Debatten zum Klimaschutz können zu einer nachhaltigen Änderung des Reiseverhaltens und damit zu einer Reduzierung von Flugreisen führen. • Strengere Reiserichtlinien und die Konsolidierung von Geschäftsreisen können ebenfalls zu einer Reduktion der Flugreisenachfrage führen. • Die stärkere Nutzung digitaler Kommunikationsmedien kann zu einem stärkeren Rückgang als erwartet in der Nachfrage nach Geschäftsreisen führen. • 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. Auch der Marktzugang muss für Fluggesellschaften gewährleistet sein. • 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. • Der demografische Wandel führt zu einem erheblichen Arbeitskräftemangel auch im Luftverkehrssektor. 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. • Verluste von Marktanteilen insbesondere durch Kundenverluste beim Ground Handling an Drittabfertiger können Erlösausfälle bei den Bodenverkehrsdienstentgelten nach sich ziehen.		

Chancen

- Urlaubsreisen und damit auch touristische Flugreisen führen die Konsumprioritätenliste der Deutschen an. Auch bei einer schwierigen wirtschaftlichen Ausgangslage, wird eher in anderen Konsumbereichen gespart. Auch im Geschäftsreiseverkehr könnte es zu einem stärkeren Aufholeffekt als erwartet 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 Interkontverbindungen ab Frankfurt.
- Hohe Anbindungsqualität an das Schienennetz der Deutschen Bahn am Standort Frankfurt sichert auch bei Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene die Nachfrage aus aktuell innerdeutschen Umsteigeverkehren und gestaltet sich als großer Wettbewerbsvorteil. Verbesserungen des intermodalen Produkts wie durchgehendes Ticketing und durchgängiger Gepäcktransport können den Bahn-Zubringer-Verkehr stärken und sich positiv auf das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens auswirken.
- Kapazitätssteigerungen an den Konzern-Flughäfen sind in Umsetzung beziehungsweise abgeschlossen, womit 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. Aufgrund des vorhandenen Baufortschritts konnten die Risiken gegenüber. dem Vorjahr reduziert werden. Dennoch bestehen die nachfolgenden Risiken:

Risiken	**Maßnahmen**	**Trend** →
Risiken könnten insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren: • Baupreissteigerungen • Lieferantenausfälle • Sinkende Neubauaktivitäten infolge des veränderten Zinsniveaus bei unverändert hohen Material- und Lohnkosten lassen das Risiko von Insolvenzen von Beteiligten in Bauprojekten am Standort steigen • Planungsverzögerungen • Externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik, alternativen Ingenieurmethoden im Rahmen von Baugenehmigungen oder sonstige Anforderungen • Fachkräftemangel und begrenzte Ressourcen führen zu schlechteren Verhandlungspositionen	• Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können • Aktive Marktbearbeitung und konsequentes Änderungsmanagement, um Kostensteigerungen zu begegnen	**Risikobewertung:** wesentlich
Chancen Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken: • Höherer Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt aufgrund abschwächender Nachfrage könnte Preisanstiege dämpfen • Der Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab		

Entwässerung Parallelbahnsystem

Risiko	**Maßnahmen**	**Trend** →
• 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.	• Fortlaufendes Grundwassermonitoring und regelmäßige Messungen zur Überwachung der Grenzwerte • Regelmäßige Überprüfung der Zusammensetzung der eingesetzten Enteisungsmittel sowie der operativen Abläufe	**Risikobewertung:** wesentlich

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

Risiken	**Maßnahmen**	**Trend →**
Eine negative Entwicklung der ausländischen Flughafenbetreiberprojekte könnte sich aus Folgendem ergeben: • Unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die lokale Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur • Umweltrechtliche Auflagen und soziale Rahmenbedingungen • Länder-, Markt-, politische und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten oder zu steigenden Aufwendungen bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten • Wirtschaftliche Sanktionen als Maßnahme aufgrund politischer Konflikte mit finanziellen Auswirkungen auf Beteiligungen • Politische Instabilität in den jeweiligen Ländern der Konzessionen • Überschreitung von Baukostenbudgets für Flughafenausbauprogramme und/oder Nichteinhaltung von Fertigstellungsterminen unter den entsprechenden Konzessionsverträgen	• Zusammenarbeit mit erfahrenen lokalen Partnern • Non- oder Limited-Recourse Projektfinanzierung • Investitionsschutzversicherungen • Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können	**Risikobewertung:** wesentlich

Chancen

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

Im Ausbauprojekt an dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, sind die Baumaßnahmen für das neue Passagierterminal zu einem großen Teil abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des neuen Passagierterminals ist für Ende März 2025 vorgesehen. Aufgrund der Größe und Komplexität des Ausbauprojektes bestehen weiterhin mögliche Risiken. Diese werden wie im Vorjahr zum Bilanzstichtag aber als „moderat“ bewertet.

Die Wiederherstellungsmaßnahmen infolge der Überschwemmungen im Mai 2024 am Konzern-Flughafen Porto Alegre in Brasilien sind weitestgehend abgeschlossen. Die Start- und Landebahn ist seit dem 16. Dezember 2024 wieder vollumfänglich betriebsfähig. Der 24-Stunden-Betrieb an sieben Tagen pro Woche wurde ebenfalls im Dezember 2024 wieder aufgenommen. Bis zum Jahresende 2024 wurden Versicherungsleistungen und vorläufige Kompensationen vom Konzessionsgeber in Höhe von insgesamt rund BRL 550 Mio. an Fraport Brasil Porto Alegre ausgezahlt. Die abschließende Höhe der Kompensationsleistungen kann voraussichtlich erst nach Abschluss aller Wiederherstellungsmaßnahmen im Jahr 2025 vom Konzessionsgeber final bestätigt werden.

Im Ausbauprojekt der Konzern-Gesellschaft Antalya II am Flughafen Antalya wurde Ende März 2024 die bestehende Brückenfinanzierung bis September 2025 verlängert und aufgestockt. Eine Anschlussfinanzierung wird derzeit vorbereitet. Hierzu wurden durch die Gesellschaft bereits Gespräche mit dem Bankenmarkt aufgenommen. Diese befinden sich im fortgeschrittenen Stadium. Daher wird die Eintrittswahrscheinlichkeit, dass die Anschlussfinanzierung nicht abgeschlossen werden kann, als gering eingestuft.

Folgendes Risiko ist nach dem Bilanzstichtag neu aufgetreten:
Der vorherige Betreiber der Duty Free-Flächen am Flughafen Antalya hat im Zusammenhang mit der Beendigung des Duty Free-Konzessionsvertrags zum 31.Dezember 2024 Schiedsklage gegen die Konzern-Gesellschaft Antalya I und die Fraport AG eingereicht. Eine Entscheidung in diesem Verfahren wird im Jahr 2026 erwartet. Der vorherige Betreiber hat den Betrieb der Duty-Free-Shops in der bisherigen Infrastruktur bis zur Aufstellung des Geschäftsberichts noch nicht eingestellt. Dadurch verzögert sich die Übernahme der bestehenden Duty-Free-Flächen durch den designierten neuen Betreiber. Dieser baut plangemäß die Duty-Free-Flächen in der neuen Infrastruktur aus und rechnet damit, zur Eröffnung der neuen Infrastruktur den Betrieb sämtlicher Duty-Free-Flächen am Flughafen Antalya zu übernehmen. Sollte sich dies jedoch verzögern, besteht das Risiko, dass es zu Planabweichungen insbesondere bei den geplanten Umsätzen und somit zu einem negativen Ergebnis- und Liquiditätseffekt kommen kann.

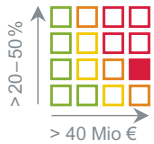
Personalrisiken und -chancen

Risiken • Erhöhte Personalfluktuation infolge attraktiveren Arbeitsmarkts und intern erhöhter Arbeitsbelastung • Erschwerte Rekrutierung aufgrund aktueller Bedingungen am Arbeitsmarkt • Ausbildungszeiten bei Rekrutierung geringer qualifizierter Arbeitnehmer und damit spätere Verfügbarkeit • Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken.	**Maßnahmen** • Reorganisation des Personalbereichs im Rahmen des strategischen Programms HRneo • Verbesserung der IT-Unterstützung der Personalprozesse • Neuausrichtung der Rekrutierungsprozesse und Qualifizierungsmaßnahmen • Temporäre Gewährung von Arbeitsmarktzulagen zur Personalgewinnung, Anreize durch übertarifliche Vergütungsregelungen • Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität durch moderne Arbeitsformen	**Trend** ⟶ **Risikobewertung:** moderat
Chancen • Attraktivitätssteigerung durch Vergütungsregelungen und Arbeitszeitmodelle (z.B. mobile Arbeit)		
Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). In dieser werden die aktuellen Umlagen und Sanierungsgelder für die aktuellen Rentenzahlungen verwendet (Solidarmodell). Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Dadurch steigt das Risiko, dass die ZVK Ausgleichsbeträge von Fraport fordert, um die Deckungslücken auszugleichen.	**Maßnahmen** • Gespräche mit der ZVK über verschiedene Lösungsansätze • Für Beschäftigte der Bodenverkehrsdienste in der Fraport AG wurde im Kontext der Einführung des Branchentarifvertrags eine Vereinbarung mit der ZVK geschlossen. Eine Bestandsaustrocknung für dieses Personal ist abschließend ausgeschlossen.	**Trend** ⟶ **Risikobewertung:** wesentlich

Risiken außergewöhnlicher Störfälle

Risiken	Maßnahmen	Trend ⟶
• Betriebsunterbrechungen durch außergewöhnliche lokale Ereignisse, wie Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Unfälle, Brände, Drohnenflüge, technische Störungen, Aktionen von Klimaaktivisten und sonstige kriminelle Handlungen oder Streiks • Beeinträchtigungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs bedingt durch Naturkatastrophen, (klimabedingte) Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Pandemien • Die Entstehung von Epidemien und Pandemien kann zu Reiseeinschränkungen, lokalen Beschränkungen des öffentlichen Lebens, Produktionseinschränkungen und Lieferkettenengpässen führen, die sich auch unmittelbar auf das Verkehrsgeschehen an den Konzern-Flughäfen auswirken.	• Aufbau und Aufrechterhaltung eines lokalen zentralen Krisenstabes • Lokale Pläne zur Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse sowie Vorhaltung von Notfallverfahren • Safety Management System • Implementierungs- und Betriebsunterstützung von Drohnendetektionstechnologien und Drohnenabwehr • Versicherung von Sachwerten und Betriebsunterbrechung • Verfolgung von Nachrichten und Einschätzung zum weltweiten Infektionsgeschehen. • Ggfs. enge Abstimmung mit Gesundheitsämtern, Flughafen- und Luftverkehrsverbänden • Enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und Behörden zur Sicherung und Stärkung des Flugverkehrs, einschließlich etwaiger Schutzbestimmungen	**Risikobewertung:** bedeutend

Cyberrisiken

Risiko	Maßnahmen	Trend ⟶
• Gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT-Systemausfall oder wesentliche Datenverluste infolge von Cyberattacken, Computerviren oder Hackerangriffen • Anstieg der Bedrohungslage gemäß erhöhter Anzahl an Warnungen des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik	• Redundante Auslegung der relevanten IT-Infrastruktur • Vorbeugendes IT-Sicherheitsmanagement zum Schutz unternehmenskritischer IT-Systeme • IT-Security-Policy und IT-Sicherheitsrichtlinien • Etablierter Notfallprozess mit definierten Rollen und deren Kompetenzen • Überregionale Zusammenarbeit zur Erarbeitung gemeinsamer Sicherheitsstandards im IT-Umfeld • Regelmäßige Überprüfung der Einhaltung von IT-Sicherheitsanforderungen durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater	**Risikobewertung:** wesentlich 

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

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

Zinsrisiken	Maßnahmen	Trend ⟶
• Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten • Zukünftige Zinssatzerhöhungen können sich stärker als erwartet auf die geplanten Refinanzierungsmaßnahmen auswirken • Erhöhte Zinsaufwendungen aus der Bewertung von langfristigen Rückstellungen • Risiko eines negativen Marktwerts von Zinssicherungsinstrumenten durch das Absinken des Marktzinsniveaus, sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist	• Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung • Monitoring: Quartalsweise Durchführung von Simulationen zum Zinsänderungsrisiko	**Risikobewertung:** bedeutend

Währungsrisiken • Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind • Veränderung zum Vorjahr aufgrund von ausgleichenden Effekten bei Zahlungsströmen bei ausländischen Konzerngesellschaften	**Maßnahmen** • Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften • Enges Monitoring der Risikopositionen und Überwachung der Risikolimite	**Trend ↓** **Risiko-bewertung:** gering
Kreditrisiken • Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann • Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich	**Maßnahmen** • Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten bei Emittenten und Kontrahenten mit Rating nur mit Bonität von mindestens „BBB–“ • Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen • Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt • Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst	**Trend →** **Risiko-bewertung:** gering
Sonstige Preisrisiken • Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow • Die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert unterliegt Schwankungen	**Maßnahmen** • 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	**Trend →** **Risiko-bewertung:** gering
Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken • 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	**Maßnahmen** • Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern. • Die Mittel aus der strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung gegebenenfalls wieder aufgefüllt	**Trend →** **Risiko-bewertung:** gering
Chancen • Vorteilhafte Wechselkurs- und Zinsentwicklungen könnten zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses des Konzerns führen. • Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.		

Rechtliche und Compliance-Risiken

Risiko	**Maßnahmen**	**Trend** ⟶
Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen: • Änderungen im Luftverkehrsrecht, im Bundespolizeigesetz, im Planungs- und Umweltrecht und in sicherheitsrelevanten Bestimmungen, allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, im Kartellrecht, Datenschutzrecht und im Arbeitsrecht sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen • Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation • Kartellrechtsverstöße • Änderungen steuerlicher Vorschriften, der Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften mit negativen Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung	• Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen • Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation • Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System • Weiterentwicklung des zentralen IKS • Verhaltenskodex • Hinweisgebersystem • Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen • Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern	**Risiko-bewertung:** bedeutend

Chancen

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

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Die Chancensituation stellt sich im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr dar. Die Gesamtrisikolage im Geschäftsjahr 2024 hat sich im Wesentlichen durch den Fortschritt in den Flughafenausbauprogrammen im Konzern weiter verbessert, wobei gegenläufige Effekte resultierend aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der angespannten Lage im Markt-, Wettberwerbs- und regulatorischen Umfeld Auswirkungen auf die zukünftige Geschäftsentwicklung haben können. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder aus 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 die Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bilden und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

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

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

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

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

Bei der Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP ECC 6.0 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP ECC 6.0 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt. Im Rahmen

der Abschlussarbeiten der Hauptbuchhaltung ist ein Vier-Augen-Prinzip implementiert und es werden zudem manuelle, nachgelagerte Überwachungskontrollen mit dem Ziel durchgeführt, Vollständigkeit und Richtigkeit der von den Nebenbuchhaltungen erfassten Posten sicherzustellen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

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

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

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

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

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

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

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

Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System[1)]

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 2024 nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

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

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

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

Prognosebericht

Hinweis zur Prognoseberichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Einflüsse wie Terroranschläge, Kriege, weitere Pandemien, Naturkatastrophen oder wesentliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten beeinträchtigt werden. Sie basieren auf den zu Beginn des Geschäftsjahres 2025 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 2025 aus. Mit der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 hat der Vorstand das Fundament gelegt, um aktuellen und zukünftigen strategischen Herausforderungen zu begegnen.

Für den Flughafen Frankfurt erwartet der Vorstand nach einem Passagieraufkommen von rund 61,6 Mio im Geschäftsjahr 2024 einen moderaten Anstieg der Passagierzahlen in 2025 bis maximal 64 Mio. Getragen wird die Verkehrsentwicklung vor allem von einer Zunahme der touristischen Verkehre innerhalb Europas sowie dazugehöriger Zubringerverkehre. Für die internationalen Konzern-Flughäfen prognostiziert der Vorstand ebenfalls eine positive Verkehrsentwicklung in 2025.

Der Anstieg der Passagierzahlen und Anpassungen der Flughafenentgelte werden sich erhöhend auf den Konzern-Umsatz in 2025 auswirken. Demgegenüber führt der schrittweise Abschluss der Bautätigkeiten in Lima zu rückläufigen Umsatzerlösen aus IFRIC 12. Unter Berücksichtigung höherer operativer Kosten, unter anderem aus Personalkostensteigerungen, rechnet der Vorstand beim **Konzern-EBITDA** mit einem moderaten Zuwachs im einstelligen Prozentbereich. Aufgrund des Entfalls des Veräußerungserlöses der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in St. Petersburg wird das **Konzern-Ergebnis** unter dem Niveau von 2024 erwartet. Adjustiert um diesen Effekt wird das Konzern-Ergebnis in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen. Der **ROFRA** wird in etwa auf dem Niveau von 2024 erwartet. Der **Free Cash Flow** wird sich im Jahr 2025 aufgrund eines spürbar rückläufigen Investitionsvolumens signifikant verbessern und nahe des Break-Even liegen.

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

Auf der Ebene der Fraport AG erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2025 einen Anstieg des **Jahresüberschusses**. In Abhängigkeit des Verkehrswachstums in Frankfurt sowie der Erträge aus Beteiligungen wird der Jahresüberschuss bis zu einer Höhe von 400 Mio € prognostiziert. Trotz des weiterhin negativ erwarteten Free Cash Flow auf der Ebene der Fraport AG wird die **Liquidität** aufgrund umfassender Finanzierungsmaßnahmen in etwa auf dem Niveau von 2024 erwartet und damit 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. Neben dem Abschluss der Transaktion zum Verkauf der Anteile am Flughafen in Delhi und dem Zuschlag der Konzession zum Betrieb des Flughafens Kalamata in Griechenland sind in den Prognosewerten keine weiteren Effekte aus anorganischen Zuwächsen oder Reduktionen enthalten.

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2025

Entwicklung der Struktur

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts waren dem Vorstand keine wesentlichen Maßnahmen oder Effekte bekannt, die sich maßgeblich auf die Struktur des Konzerns auswirken können und wesentlich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen. Mit der Veräußerung der Anteile am Flughafen Delhi beendet Fraport sein Engagement in Indien, dies hat keinen maßgeblichen Effekt auf die Konzern-Struktur im Prognosezeitraum.

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 2025 sind in diesem Kontext die Inbetriebnahmen neuer Terminal-Kapazitäten an den Standorten in Lima und Antalya geplant, die die Wettbewerbspositionen der Flughäfen langfristig stärken. Im Zusammenhang mit dem Zuschlag der Konzession zum Betrieb des Flughafens Kalamata in Griechenland erwartet der Vorstand, vorbehaltlich ausstehender Genehmigungen, eine Unterzeichnung des Vertrags in 2025, mit einem möglichen Konzessionsbeginn Ende 2025.

Fraport zielt weiter darauf ab, seine Flughafenexpertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport wird bei geeigneten Opportunitäten die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen prüfen.

Entwicklung der Strategie und des Steuerungssystems

Nach der Vorstellung der neuen Strategie und in diesem Zusammenhang überarbeiteten Steuerungssystems im Berichtsjahr 2024 waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts dem Vorstand keine wesentlichen Maßnahmen oder Effekte bekannt, die sich maßgeblich auf die Strategie oder das Steuerungssystem des Konzerns in 2025 auswirken werden. Auch die strategische Ausrichtung des Finanzmanagements wird unverändert erwartet.

Prognostiziertes wirtschaftliches Umfeld 2025

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der globale Wirtschaftsausblick für das Jahr 2025 bleibt aufgrund vieler Unsicherheiten gedämpft. Es wird von einem unterdurchschnittlichen weltweiten Wachstum im Vergleich zum langjährigen Durchschnitt ausgegangen. Der internationale Währungsfonds prognostiziert für das laufende Jahr ein globales Wachstum von etwa 3,3 %. Für den Welthandel wird mit rund 3,2 % gerechnet.

Die US-Wirtschaft dürfte sich laut IWF mit einem Plus von 2,7 % entwickeln. 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 von einer im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau weiter nachlassenden Wirtschaftsdynamik von 4,6 % ausgegangen. Die Aussichten für die Entwicklung im Euroraum liegen bei 1,0 %. Für die deutsche Wirtschaft wird weiterhin eine Entwicklung unterhalb des europäischen Durchschnitts mit einem leichten Plus von 0,3 % erwartet.

Für die Länder der Konzern-Standorte werden folgende BIP-Entwicklungen für das Jahr 2025 prognostiziert: USA 2,7 %, Slowenien 2,6 %, Brasilien 2,2 %, Peru 2,6 %, Griechenland 2,0 %, Bulgarien 2,5 % und Türkei 2,7 %.

Quelle: IWF (Oktober 2024, Januar 2025), Deutsche Bank Research (Dezember 2024), Deka Bank (Dezember 2024), ifo Institut (Dezember 2024), Statistisches Bundesamt (Januar 2025).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2025 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 2025 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 8,0 % gegenüber 2024 aus. Damit würde der globale Luftverkehr die Vorkrisenwerte aus dem Jahr 2019 um rund 13 % übertreffen. Regional nimmt die IATA folgende Erholungsraten gegenüber dem Vorkrisenjahr auf Basis der RPK an:

Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2025 gegenüber 2019 nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber 2019 in %	
Welt	+13,0
Europa	+11,0
Nordamerika	+11,0
Asien/Pazifik	+14,0
Lateinamerika	+17,0
Nahost	+18,0
Afrika	+15,0

Der Airports Council International (ACI) geht im Jahr 2025 für Europa ebenfalls von einem weiteren Wachstum des Passagierverkehrs aus und erwartet ein Plus von 6 % gegenüber dem Vorkrisenniveau. Für die Luftverkehrsnachfrage von und nach Deutschland, also die O&D-Nachfrage, rechnen die International Air Transport Association (IATA) und Tourism Economics mit einem Passagieraufkommen von 94 % des Niveaus von 2019. Die unterproportionale Erholungsrate führen Luftfahrtverbände primär auf hohe Standortkosten in Deutschland zurück.

Quelle: IATA Global Outlook for Air Transport (Dezember 2024), ACI European Airport Traffic Forecast Scenarios (Mai 2024), IATA & Tourism Economics Air Passenger Forecast (Dezember 2024), ADV Pressemitteilung (13.12.2024), Publikation BDL zu Standortkosten

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2025

Im Einklang mit den branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand eine insgesamt positive Verkehrsentwicklung der Konzern-Flughäfen im Jahr 2025, die jedoch unterschiedlich stark ausfallen wird. Am Standort **Frankfurt** wird die Passagierentwicklung weiter von eingeschränkten Kapazitäten der Deutschen Lufthansa, aufgrund von Wartungen des Kurzstreckenfluggeräts sowie anhaltender Lieferverzögerungen von Langstreckenflugzeugen, begrenzt. Trotz der Kapazitätsengpässe des Hauptkunden erwartet der Vorstand eine weitere Verkehrserholung am Standort Frankfurt. Nach einem Passagieraufkommen von rund 61,6 Mio im Geschäftsjahr 2024 geht der Vorstand für das Geschäftsjahr 2025 von einem moderaten Anstieg der Passagierzahl bis maximal 64 Mio aus. Getragen wird die Verkehrsentwicklung vor allem von einer Zunahme touristischer Verkehre innerhalb Europas sowie dazugehöriger Zubringerverkehre, insbesondere außerhalb der Lufthansa Gruppe.

An den **internationalen Konzern-Flughäfen** wird ebenfalls mit einer positiven Verkehrsentwicklung gerechnet, die sich wie folgt darstellt:

Am Flughafen **Ljubljana** sowie an den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wird ein Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr erwartet. Die Standorte werden jedoch voraussichtlich weiter unter dem Vorkrisenniveau des Geschäftsjahres 2019 bleiben. Das Wachstum am Flughafen Porto Alegre wird dabei auch deutliche Aufholeffekte nach der mehrmonatigen Schließung im Jahr 2024 aufweisen. An den 14 **griechischen Regionalflughäfen** wird das Fluggastaufkommen auf dem hohen Vorjahresniveau von 2024 bis leicht darüber erwartet. In **Varna** und **Burgas** sowie in **Antalya** und **Lima** werden zum Teil deutliche Verkehrssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr prognostiziert.

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

Prognostizierte Ertragslage 2025

Das konzernweit prognostizierte Passagierwachstum wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2025 auswirken. Darüber hinaus werden vor allem Preissteigerungen der Entgelte an den Standorten Frankfurt, Brasilien und Griechenland zu einer Umsatzsteigerung führen. Demgegenüber wird der schrittweise Abschluss der Bautätigkeiten in Lima zu spürbar rückläufigen Umsatzerlösen aus der Anwendung von IFRIC 12 führen. Einhergehend reduzieren sich ebenfalls die Materialaufwendungen im Zusammenhang mit IFRIC 12. Neben diesem Effekt rechnet der Vorstand auf der Aufwandsseite vor allem mit steigenden Personalkosten aufgrund erwarteter Tarifsteigerungen am Standort Frankfurt. Zum Zeitpunkt der Aufstellung der Prognose befanden sich die für den Standort Frankfurt maßgeblichen Tarifparteien des öffentlichen Dienstes (TVöD) in Verhandlungen, sodass sich Unsicherheiten bezüglich der Höhe der Tarifsteigerungen in 2025 ergeben. Steigende Konzessionsabgaben in den Konzern-Gesellschaften Fraport Greece und Lima werden die Aufwandsseite zusätzlich erhöhen. 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 über die operative Geschäftsentwicklung hinaus positiv oder negativ auf die Ergebnisgrößen der Konzern-Gesellschaften auswirken.

Insgesamt rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2025 mit einem moderaten Zuwachs des **Konzern-EBITDA**, der sich im einstelligen Prozentbereich bewegen wird. Unsicherheiten resultieren insbesondere aus den prognostizierten Verkehrsentwicklungen sowie den laufenden Verhandlungen zum TVöD in Deutschland. Aufgrund des Entfalls des Veräußerungserlöses der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in St. Petersburg wird das **Konzern-Ergebnis** unter dem Niveau von 2024 erwartet. Adjustiert um diesen Effekt wird das Konzern-Ergebnis in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen. Belastungen resultieren dabei aus höheren Zinsaufwendungen, unter anderem aufgrund der Erfassung bislang aktivierter Zinskosten im Zusammenhang mit dem Terminal-Bau in Lima, sowie höheren Abschreibungen. In Abhängigkeit der Steigerung des EBITDA erwartet der Vorstand ein Konzern-Ergebnis, das in etwa auf dem Niveau von 2024 bis leicht darunter liegen wird. Der mögliche Rückgang wird dabei insbesondere aus dem Entfall des Veräußerungserlöses der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in St. Petersburg resultieren. Die operative Ergebnisverbesserung bei gleichzeitig steigenden Assets wird zu einem **ROFRA** führen, der in etwa auf dem Niveau von 2024 liegen wird.

Auf der Ebene der **Fraport AG** erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2025 einen Anstieg des **Jahresüberschusses**. In Abhängigkeit des Verkehrswachstums in Frankfurt sowie der Erträge aus Beteiligungen wird der Jahresüberschuss bis zu einer Höhe von 400 Mio € prognostiziert.

Trotz der prognostizierten Ergebnisentwicklung plant der Vorstand, vor dem Hintergrund des weiterhin hohen Verschuldungsgrades, für das Geschäftsjahr 2025 keine **Dividende** zur Ausschüttung vorzuschlagen.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2025

Die geplanten Verkehrsentwicklungen werden sich positiv auf die Umsätze der vier Fraport-Segmente auswirken. Der schrittweise Abschluss der Bautätigkeiten in Lima wird dagegen zu spürbar rückläufigen Umsatzerlösen aus IFRIC 12 im Segment International Activities & Services führen. Bezogen auf das EBITDA rechnet der Vorstand für das Segment **Aviation** in 2025 mit einer leichten Steigerung. Im Segment **Retail & Real Estate** erwartet der Vorstand, dass das EBITDA in etwa auf dem Niveau von 2024 bis leicht darüber liegen wird. Für das Segment **Ground Handling** prognostiziert der Vorstand eine Verbesserung des EBITDA gegenüber 2024, das jedoch weiter negativ bleibt. Trotz höherer variabler Konzessionsabgaben und des Wegfalls positiver Einmaleffekte unter anderem aus den COVID-19 bedingten Kompensationen der Konzern-Gesellschaft Fraport Greece rechnet der Vorstand für das Segment **International Activities & Services** mit einem moderaten EBITDA-Zuwachs.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2025

Der Vorstand erwartet im Jahr 2025 eine signifikante Verbesserung des **Free Cash Flow**, die sich im mittleren dreistelligen Mio-€-Bereich bewegen wird. Dies prognostiziert der Vorstand vor allem aufgrund eines spürbar rückläufigen Investitionsvolumens an den Standorten Frankfurt und Lima. In Abhängigkeit der operativen Ergebnisentwicklung wird der Free Cash Flow nahe dem Break-Even-Punkt liegen. Trotz geplanter Mittelabflüsse für den Erwerb der Konzession am Flughafen Kalamata in Griechenland, erwartet der Vorstand, dass die Netto-Finanzschulden in 2025 nahezu unverändert zu 2024 liegen werden. Mittelzu- und abflüsse im Zusammenhang mit Ausschüttungen oder Kapitalerhöhungen der internationalen Konzern-Gesellschaften, Währungskurseffekte sowie Veränderungen des Nettoumlaufvermögens beeinflussen die Entwicklung der Netto-Finanzschulden darüber hinaus.

Auf der Ebene der **Fraport AG** erwartet der Vorstand zwar einen ebenfalls signifikant verbesserten, aber weiterhin negativen Free Cash Flow. Trotz des negativen Free Cash Flows geht der Vorstand von einer nahezu unveränderten **Liquidität** aus, vor allem aufgrund umfangreicher Finanzierungsmaßnahmen.

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 für 2027/28 prognostiziert. Auch für die Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand eine positive Verkehrsentwicklung.

Der Vorstand erwartet, dass das steigende Passagieraufkommen sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken wird und das Konzern-EBITDA weiter steigert. Die Inbetriebnahme der Terminals in Frankfurt und

Lima werden hingegen zu höheren Abschreibungen und dem Entfall der Aktivierungsmöglichkeit korrespondierender Zinsaufwendungen führen. Vor allem aufgrund dieser Effekte erwartet der Vorstand in den ersten Jahren des mittelfristigen Prognosezeitraums temporäre Belastungen des Konzern-Ergebnisses.

Infolge der Inbetriebnahme der Terminals in Lima in 2025 und in Frankfurt in 2026 sowie der einhergehenden schrittweisen Rückführung des Investitionsprogramms erwartet der Vorstand mittelfristig eine durchgreifende Erholung des Free Cash Flows, mit spürbar positiven Effekten auf die Netto-Finanzschulden ab dem Geschäftsjahr 2026. Aufgrund der rückläufigen Netto-Finanzschulden sowie der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA über den Mittelfristzeitraum weiter verbessern, das heißt reduzieren.

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

Der Vorstand strebt im Prognosezeitraum zudem die Wiederaufnahme einer Dividendenzahlung an. Vor Beginn der Coronavirus-Pandemie umfasste die Dividendenpolitik eine Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG sowie eine im Vorjahresvergleich mindestens stabile Dividende. Der Vorstand sieht vor, der Hauptversammlung wieder einen Vorschlag zur Dividendenausschüttung zu machen, wenn sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA dem Niveau des Zielwerts von fünf annähert.

Frankfurt am Main, 11. März 2025

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.

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2024

184 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

185 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

186 Konzern-Bilanz

187 Konzern-Kapitalflussrechnung

188 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

EFFIZIENZ & INNOVATION

Im Jahr 2030 wird unser Unternehmen überzeugen. Unsere Kunden werden von unseren Produkten und Innovationen begeistert sein. An unseren Flughäfen werden die Passagiere von unserem Service beeindruckt sein. Wir werden über reibungslose Prozesse verfügen, die unsere Arbeit deutlich effizienter gestalten.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	(5)	**4.427,0**	**4.000,5**
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	62,3	50,5
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	86,6	59,0
Gesamtleistung		**4.575,9**	**4.110,0**
Materialaufwand	(8)	–1.851,5	–1.637,3
Personalaufwand	(9)	–1.202,4	–1.076,0
Abschreibungen	(10)	–532,3	–501,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	–220,2	–192,7
Betriebliches Ergebnis		**769,5**	**702,8**
Zinserträge	(12)	144,6	100,9
Zinsaufwendungen	(12)	–349,4	–317,9
Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen	(13)	74,0	84,5
Sonstiges Finanzergebnis	(14)	43,0	–16,4
Finanzergebnis		**–87,8**	**–148,9**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		**681,7**	**553,9**
Ertragsteuern	(15)	–179,8	–123,4
Konzern-Ergebnis		**501,9**	**430,5**
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		51,3	37,3
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		450,6	393,2
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	(16)		
unverwässert		4,88	4,26
verwässert		4,88	4,26
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		**1.301,8**	**1.204,0**
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		**769,5**	**702,8**

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2024	2023
Konzern-Ergebnis	**501,9**	**430,5**
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	–0,6	–2,9
(darauf entfallene latente Steuern	0,2	0,9)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	3,6	–12,5
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,4	0,4
(darauf entfallene latente Steuern	–0,1	–0,1)
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**3,5**	**–14,2**
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	33,8	18,0
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	15,1	7,9
	18,7	**10,1**
(darauf entfallene latente Steuern	–4,1	–2,2)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		
Erfolgsneutrale Änderungen	25,7	30,0
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	0,0	0,0
	25,7	**30,0**
(darauf entfallene latente Steuern	–8,2	–9,1)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	4,2	–10,2
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	0,0	0,0
	4,2	**–10,2**
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	31,7	0,2
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	0,0	–8,7
	31,7	**8,9**
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**68,0**	**27,5**
Sonstiges Ergebnis	**71,5**	**13,3**
Gesamtergebnis	**573,4**	**443,8**
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	63,5	34,5
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	509,9	409,3

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(17)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	4.547,5	4.146,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	98,6	97,0
Sachanlagen	(20)	9.850,3	8.951,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(21)	82,6	69,5
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	(22)	556,8	518,0
Andere Finanzanlagen	(23)	834,3	953,1
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	107,9	100,2
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	85,5	95,4
Latente Steueransprüche	(27)	93,0	102,3
		16.275,8	**15.053,1**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	24,8	28,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	288,6	271,5
Andere kurzfristige Finanzanlagen	(23)	682,0	849,2
Sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	117,6	112,2
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	184,1	123,8
Ertragsteuerforderungen	(26)	33,7	42,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(30)	2.646,2	2.410,5
		3.977,0	**3.837,7**
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte		**0,0**	**0,1**
Gesamt		**20.252,8**	**18.890,9**

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,9
Kapitalrücklage	(31)	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	3.306,2	2.796,3
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	4.828,6	4.318,7
Nicht beherrschende Anteile	(32)	349,5	273,6
		5.178,1	**4.592,3**
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	10.996,8	10.232,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	81,3	78,6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	1.072,8	1.090,2
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	70,1	62,9
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	164,1	52,1
Pensionsverpflichtungen	(38)	36,5	35,8
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	63,2	47,3
Sonstige Rückstellungen	(40)	113,3	118,9
		12.598,1	**11.718,3**
Kurzfristige Schulden			
Kurzfristige Finanzschulden	(33)	1.328,3	1.521,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	488,5	430,8
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	156,9	150,9
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	260,5	220,8
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	46,3	73,3
Sonstige Rückstellungen	(40)	196,1	183,1
		2.476,6	**2.580,3**
Gesamt		**20.252,8**	**18.890,9**

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2024	2023
Ergebnisanteil Gesellschafter der Fraport AG		**450,6**	**393,2**
Ergebnisanteil Nicht beherrschende Anteile		51,3	37,3
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(15)	179,8	123,4
Abschreibungen	(10)	532,3	501,2
Zinsergebnis	(12)	204,8	217,0
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		–1,9	2,1
Sonstiges		–58,1	–14,9
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(13)	–74,0	–84,5
Veränderungen der Vorräte	(28)	3,2	–2,6
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(24 – 25), (29)	–40,1	–115,9
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 36)	99,7	63,3
Veränderungen der Rückstellungen	(37 – 40)	13,3	–46,0
Betrieblicher Bereich		**1.360,9**	**1.073,6**
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		–210,6	–205,2
Erhaltene Zinsen		124,7	50,6
Gezahlte Ertragsteuern		–95,9	–55,8
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**(43)**	**1.179,1**	**863,2**
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	–622,5	–579,6
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	–15,8	–7,7
Investitionen in Sachanlagen	(20)	–1.250,1	–942,9
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(21)	–2,0	–1,3
Investitionen in/ Verkauf von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	–0,2	0,8
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen		0,0	–10,6
Verkauf von Anteilen an anderen Beteiligungen	(14)	45,0	0,0
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	80,2	57,1
Erlöse aus Anlagenabgängen		4,9	1,6
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		**–1.760,5**	**–1.482,6**
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(23)	–621,7	–838,1
Einzahlungen aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		950,3	496,1
Veränderungen der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	–81,7	5,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	**(43)**	**–1.513,6**	**–1.818,9**
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		–17,4	–13,9
Kapitalerhöhung Nicht beherrschende Anteile		29,8	33,7
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	1.892,6	2.055,3
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		–1.518,0	–923,9
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden und übrige Finanzierungstätigkeiten		102,9	–355,8
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	**(43)**	**489,9**	**795,4**
Veränderung des Finanzmittelbestands		**155,4**	**–160,3**
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		796,5	965,5
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		–1,4	–8,7
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	**(30), (43)**	**950,5**	**796,5**

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	
Stand 1.1.2024		**923,9**	**598,5**	
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		–	–	
Sonstiges Ergebnis		**0,0**	**0,0**	
Ausschüttungen		–	–	
Konzern-Ergebnis		–	–	
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		–	–	
Stand 31.12.2024	**(31),(32)**	**923,9**	**598,5**	
Stand 1.1.2023		**923,9**	**598,5**	
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		–	–	
Sonstiges Ergebnis		**0,0**	**0,0**	
Ausschüttungen		–	–	
Konzern-Ergebnis		–	–	
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–	
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		–	–	
Stand 31.12.2023	**(31),(32)**	**923,9**	**598,5**	

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
2.830,8	**–97,6**	**63,1**	**2.796,3**	**4.318,7**	**273,6**	**4.592,3**
–	–5,3	–	–5,3	–5,3	9,5	4,2
0,3	31,7	–	32,0	32,0	–	32,0
–0,2	–	–	–0,2	–0,2	–0,2	–0,4
–	–	3,6	3,6	3,6	–	3,6
–	–	17,5	17,5	17,5	–	17,5
–	–	11,7	11,7	11,7	2,9	14,6
0,1	**26,4**	**32,8**	**59,3**	**59,3**	**12,2**	**71,5**
–	–	–	–	–	–17,4	–17,4
450,6	–	–	450,6	450,6	51,3	501,9
–	–	–	–	–	29,8	29,8
3.281,5	**–71,2**	**95,9**	**3.306,2**	**4.828,6**	**349,5**	**5.178,1**
2.439,3	**–92,7**	**40,4**	**2.387,0**	**3.909,4**	**222,5**	**4.131,9**
–	–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
–1,7	**–4,9**	**22,7**	**16,1**	**16,1**	**–2,8**	**13,3**
–	–	–	–	–	–13,9	–13,9
393,2	–	–	393,2	393,2	37,3	430,5
–	–	–	–	–	–3,2	–3,2
–	–	–	–	–	33,7	33,7
2.830,8	**–97,6**	**63,1**	**2.796,3**	**4.318,7**	**273,6**	**4.592,3**

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2024

192 Konzern-Anlagenspiegel

194 Segment-Berichterstattung

196 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

216 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

224 Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

248 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

250 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

251 Sonstige Angaben

TOP-ARBEITGEBER

Im Jahr 2030 werden wir ein internationaler Konzern sein, dessen Kultur und Know-how Ausdruck unserer globalen Präsenz sind. Wir werden zu den attraktivsten Arbeitgebern in der Luftverkehrsbranche gehören und eine Führungskultur haben, die auf Vertrauen basiert, Neugierde fördert und Leistung belohnt.

Konzern-Anlagenspiegel

(Anhang Tz. 17 bis 21)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1.1.2024	**132,3**	**5.036,8**	**257,6**	
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	3,3	–1,9	
Zugänge	0,0	546,7	15,8	
Abgänge	0,0	–9,4	–3,8	
Umbuchungen	0,0	–4,4	0,8	
Stand 31.12.2024	**132,3**	**5.573,0**	**268,5**	
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2024	**113,0**	**890,0**	**160,6**	
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	–1,3	–1,5	
Zugänge	0,0	137,4	14,4	
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	
Abgänge	0,0	–0,6	–3,6	
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	
Stand 31.12.2024	**113,0**	**1.025,5**	**169,9**	
Restbuchwerte				
Stand 31.12.2024	**19,3**	**4.547,5**	**98,6**	
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1.1.2023	**132,3**	**4.539,1**	**272,4**	
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	
Stand 31.12.2023	**132,3**	**5.036,8**	**257,6**	
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2023	**113,0**	**770,0**	**176,5**	
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	–6,5	–0,4	
Zugänge	0,0	130,6	14,0	
Abgänge	0,0	–0,5	–29,5	
Umbuchungen	0,0	–3,6	0,0	
Stand 31.12.2023	**113,0**	**890,0**	**160,6**	
Restbuchwerte				
Stand 31.12.2023	**19,3**	**4.146,8**	**97,0**	

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
6.619,5	**3.489,0**	**569,8**	**331,3**	**3.950,8**	**14.960,4**	**80,9**
0,0	–0,1	3,4	17,1	0,2	**20,6**	0,0
28,7	67,6	35,1	6,6	1.143,3	**1.281,3**	2,0
–5,0	–67,2	–20,2	–1,0	–1,6	**–95,0**	0,0
115,4	62,9	–3,6	0,2	–195,1	**–20,2**	23,8
6.758,6	**3.552,2**	**584,5**	**354,2**	**4.897,6**	**16.147,1**	**106,7**
3.487,6	**1.970,9**	**376,3**	**173,0**	**1,1**	**6.008,9**	**11,4**
0,0	0,0	1,8	10,5	0,0	**12,3**	0,0
173,8	108,4	40,4	35,9	0,0	**358,5**	1,8
0,0	0,0	0,0	0,0	20,2	**20,2**	0,0
–4,9	–66,6	–19,8	–0,9	0,0	**–92,2**	0,0
–12,0	6,5	–5,4	0,0	0,0	**–10,9**	10,9
3.644,5	**2.019,2**	**393,3**	**218,5**	**21,3**	**6.296,8**	**24,1**
3.114,1	**1.533,0**	**191,2**	**135,7**	**4.876,3**	**9.850,3**	**82,6**
6.503,1	**3.426,3**	**565,0**	**349,0**	**3.295,2**	**14.138,6**	**79,6**
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
6.619,5	**3.489,0**	**569,8**	**331,3**	**3.950,8**	**14.960,4**	**80,9**
3.330,8	**1.891,8**	**385,7**	**157,4**	**1,1**	**5.766,8**	**10,5**
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
–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
3.487,6	**1.970,9**	**376,3**	**173,0**	**1,1**	**6.008,9**	**11,4**
3.131,9	**1.518,1**	**193,5**	**158,3**	**3.949,7**	**8.951,5**	**69,5**

Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 42)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
	2024	1.234,5	536,7	745,5	1.910,3	–	**4.427,0**
Umsatzerlöse	2023	1.098,8	498,8	676,8	1.726,1	–	**4.000,5**
	2024	45,5	17,5	11,5	74,4	–	**148,9**
Sonstige Erträge	2023	40,8	16,5	8,5	43,7	–	**109,5**
	2024	**1.280,0**	**554,2**	**757,0**	**1.984,7**	**–**	**4.575,9**
Erträge mit Dritten	**2023**	**1.139,6**	**515,3**	**685,3**	**1.769,8**	**–**	**4.110,0**
	2024	107,9	232,8	37,8	430,8	–809,3	**–**
Intersegmentäre Erträge	2023	96,8	237,1	38,7	383,7	–756,3	**–**
	2024	**1.387,9**	**787,0**	**794,8**	**2.415,5**	**–809,3**	**4.575,9**
Erträge gesamt	**2023**	**1.236,4**	**752,4**	**724,0**	**2.153,5**	**–756,3**	**4.110,0**
	2024	280,9	166,6	112,0	1.292,0	–	**1.851,5**
Materialaufwand	2023	255,9	158,6	108,9	1.113,9	–	**1.637,3**
	2024	275,7	55,8	513,3	357,6	–	**1.202,4**
Personalaufwand	2023	244,0	54,6	451,7	325,7	–	**1.076,0**
	2024	**203,0**	**273,3**	**–81,9**	**375,1**	**–**	**769,5**
Segment-Ergebnis EBIT	**2023**	**151,8**	**274,0**	**–73,9**	**350,9**	**–**	**702,8**
	2024	170,6	101,3	42,1	218,3	–	**532,3**
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2023	156,5	95,9	39,9	208,9	–	**501,2**
	2024	**373,6**	**374,6**	**–39,8**	**593,4**	**–**	**1.301,8**
EBITDA	**2023**	**308,3**	**369,9**	**–34,0**	**559,8**	**–**	**1.204,0**
	2024	2,8	–8,5	2,2	77,5	–	**74,0**
Anteiliges Periodenergebnis der at-Equity bewerteten Unternehmen	2023	2,4	–7,8	–0,7	90,6	–	**84,5**
	2024	0,0	0,1	0,0	0,0	–	**0,1**
Erträge aus Beteiligungen	2023	0,0	0,0	0,3	0,0	–	**0,3**
	31.12.2024	7.509,3	4.115,9	1.283,4	7.217,5	126,7	**20.252,8**
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2023	7.060,6	3.999,1	1.160,6	6.525,8	144,8	**18.890,9**
	31.12.2024	6.203,3	3.378,3	1.008,8	4.196,9	287,4	**15.074,7**
Segment-Schulden	31.12.2023	6.003,6	3.342,3	954,0	3.812,3	186,4	**14.298,6**
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der sonstigen immateriellen Vermögenswerte und der	2024	736,9	326,3	169,9	612,7	–	**1.845,8**
als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2023	553,4	242,1	116,1	590,1	–	**1.501,7**
	2024	54,4	27,6	15,3	32,9	5,3	**135,5**
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2023	41,2	23,7	15,0	11,9	0,2	**92,0**
	31.12.2024	20,4	28,8	12,5	495,1	–	**556,8**
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2023	19,3	31,1	10,8	456,8	–	**518,0**

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2024	2.572,9	719,2	22,9	1.112,0	–	**4.427,0**
	2023	2.328,8	639,8	15,8	1.016,1	–	**4.000,5**
Sonstige Erträge	2024	83,3	31,8	1,3	32,5	–	**148,9**
	2023	73,1	1,8	0,9	33,7	–	**109,5**
Erträge gesamt	**2024**	**2.656,2**	**751,0**	**24,2**	**1.144,5**	**–**	**4.575,9**
	2023	**2.401,9**	**641,6**	**16,7**	**1.049,8**	**–**	**4.110,0**
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2024	13.178,8	3.096,9	623,0	3.227,4	126,7	**20.252,8**
	31.12.2023	12.472,7	3.000,0	576,5	2.696,9	144,8	**18.890,9**
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2024	1.284,5	36,8	0,0	524,5	–	**1.845,8**
	2023	942,2	36,9	0,0	522,6	–	**1.501,7**

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 am Main. 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 2024 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2024 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 Millionen Euro (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 2024 in seiner Sitzung am 11. März 2025 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 2024 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	**1**	**0**	**1**
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2023	24	32	56
Zugänge	0	1	1
Übergangskonsolidierung	0	0	0
Abgänge	0	–4	–4
31.12.2024	**24**	**29**	**53**
At-Equity bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2023	13	4	17
Zugänge	2	1	3
Übergangskonsolidierung	0	0	0
Abgänge	–1	–1	–2
31.12.2024	**14**	**4**	**18**
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2023	3	1	4
Zugänge	0	0	0
Abgänge	–1	0	–1
31.12.2024	**2**	**1**	**3**
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2023	41	37	78
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2024	**41**	**34**	**75**

Im Geschäftsjahr 2024 erfolgten im Fraport Konzern folgende Veränderungen bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen: Die Fraport Malta Investment Ltd. wurde auf die Fraport Malta Ltd., verschmolzen. Darüber hinaus erfolgte die Verschmelzung der US-Gesellschaften AIRMALL Boston Inc., AIRMALL USA Inc. und Fraport Pittsburgh Inc. auf die AIRMALL Inc. Bei den Gemeinschaftsunternehmen hat sich folgende Veränderung ergeben: Im Wege der Sonderrechtsnachfolge ist die Kommanditistin aus der M-Port GmbH & Co. KG ausgeschieden, und ihre Einlagen wurden auf die persönlich haftende Gesellschafterin, die M-Port Verwaltungs GmbH, übertragen. Alle im Berichtsjahr erfolgten Verschmelzungen und Vermögensübertragungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport Konzernabschluss.

Am 1. Februar 2024 erfolgte die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens allivate GmbH. Die Fraport AG hat 50 % der Anteile an der Gesellschaft übernommen, die übrigen 50 % der Geschäftsanteile hält die Dakosy Datenkommunikationssystem AG. Gegenstand des Unternehmens ist das Business Development, die Vermarktung und der Vertrieb von Air Cargo Community Systemen sowie Dienstleistungen in Verbindung mit der digitalen Transformation der Luftfrachtlogistik.

Im Zusammenhang mit Beratungsleistungen am Flughafen Sydney hat die Fraport AG im Dezember 2024 das Tochterunternehmen Fraport Australia Pty Ltd gegründet.

Am 13. Dezember erfolgte die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens BFA Antalya Havalimani Yiyecek ve Icecek Hizmetleri A.S.. Zweck der Gesellschaft ist der Betrieb der Food & Beverage -Flächen am Flughafen Antalya zusammen mit der BTA Havalimanları Yiyecek ve İçecek Hizmetleri A.S..

Zwecks der Durchführung einer Hochbauprojektentwicklung auf der Fläche „Taubengrund“ in Kelsterbach haben am 19. Dezember 2024 die Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs-GmbH Co. KG zusammen mit der MB Park Deutschland GmbH das Gemeinschaftsunternehmen LogiSpace Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg gegründet.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2024 hat die Fraport AG sämtliche Anteile an dem assoziierten Unternehmen der operational services GmbH & Co. KG an die T-Systems International GmbH zum Nominalwert von Tsd € 125,0 verkauft.

Darüber hinaus wurde am 16. Dezember 2024 das Gemeinschaftsunternehmen Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd. aufgrund der Beendigung des Beratungsvertrags geschlossen und liquidiert.

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

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 31. Dezember 2024 insgesamt 75 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 vollständige Aufstellung des Beteiligungsbesitzes gemäß § 313 Absatz 2 HGB ist unter Tz. 57 des Konzern-Anhangs abgebildet.

Angaben zu Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen

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 Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen

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	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Beteiligungsquote Nicht beherrschende Anteile in %	**35,00**	**35,00**	**35,00**	**35,00**	**19,99**	**19,99**	**40,00**	**40,00**
Langfristige Vermögenswerte	919,6	941,7	911,2	940,1	2.128,9	1.564,8	154,4	158,2
Kurzfristige Vermögenswerte	255,8	197,0	241,1	186,7	175,4	144,3	37,1	25,8
Langfristige Schulden	813,5	872,4	843,3	932,3	1.250,8	856,6	62,1	62,5
Kurzfristige Schulden	195,8	124,1	166,7	90,8	166,3	214,0	23,1	20,9
Eigenkapital/Nettovermögen	**166,1**	**142,2**	**142,3**	**103,7**	**887,2**	**638,5**	**106,3**	**100,6**
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	58,1	49,8	49,8	36,3	177,4	127,7	42,5	40,2

	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	339,1	305,0	270,5	240,2	835,0	792,0	58,2	51,2
EBITDA	159,4	153,6	125,0	114,1	122,7	109,2	22,8	20,6
Ergebnis nach Steuern	70,0	51,5	38,6	25,7	37,6	32,1	8,4	5,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	14,6	7,9	0,4	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	40,4	–22,0	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**70,0**	**51,5**	**38,6**	**25,7**	**92,6**	**18,0**	**8,8**	**5,8**
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	24,5	18,0	13,5	9,0	18,5	3,6	3,5	2,3
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	179,5	114,8	156,1	77,2	68,7	52,8	28,4	25,3
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	–14,4	–6,8	–8,0	–6,3	–562,5	–528,7	–15,7	–20,0
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	0,0	0,0	0,0	–30,0	–38,0	–10,1	–4,4
davon in Infrastruktur	–14,4	–6,8	–8,0	–6,3	–532,5	–490,7	–5,6	–15,6
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	–105,1	–183,3	–85,1	–150,6	483,2	495,5	–2,0	–5,0
Veränderung des Finanzmittelbestands	**60,0**	**–75,3**	**63,0**	**–79,7**	**–10,6**	**19,6**	**10,7**	**0,3**
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	148,1	223,4	146,5	226,2	71,0	53,3	21,7	21,4
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	–1,9	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	208,1	148,1	209,5	146,5	64,9	71,0	32,4	21,7
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	–16,1	–11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	–0,8	–2,0

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 31.12.2024	Durchschnittskurs 2024	Stichtagskurs 31.12.2023	Durchschnittskurs 2023
1 US-Dollar (US-$)	0,9606	0,9239	0,9028	0,9248
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,0272	0,0281	0,0305	0,3882
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1237	0,1184	0,1156	0,1181
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2557	0,2463	0,2445	0,2472
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,1555	0,1716	0,1861	0,1852

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden zum Kurs am Tag des Geschäftsvorfalls 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
Aktiva	
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
Passiva	
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 (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) genehmigte Entgeltordnung zugrunde liegt (siehe Tz. 49), sowie Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt.
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 Retail-Bereich 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 Parkierungsanlagen.
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 Infrastrukturentgelte. 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 Infrastrukturentgelte 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 Consulting-Leistungen 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 dem Baufortschritt 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 abgeschrieben.

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 planmäßige 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)	10 – 80
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40
Gebäudeausstattungen	12 – 38
Platzanlagen	5 – 60
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7 – 40
Vorfelder	20 – 40
Rollbrücken	80
Rollbahnen	20 – 40
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	1 – 80
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 2025 bis 2030 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 8,1 % bis 19,6 % (im Vorjahr: 9,0 % bis 15,2 %) verwendet.

Die im Kapitel „Geschäftsausblick“ des zusammengefassten Lageberichts dargestellten Prognosen entsprechen dem Basisszenario der Planung und sind in die Berechnungen der Impairment-Tests eingeflossen. Die zugrundeliegende Planung berücksichtigt ebenfalls die Ausgaben zur Reduzierung der CO_2-Emissionen gemäß dem im 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_2-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. Die Werthaltigkeit 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 zugrunde liegenden 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 5,1 % bis 6,1 % 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 wiederrum dazu, dass kein Abschreibungsbedarf mehr vorhanden ist.

Einen weiteren wesentlichen Einflussfaktor auf den Unternehmenswert stellt der Wertbeitrag der ewigen Rente dar. Daher wurde überprüft, ob die Werthaltigkeit im Basisszenario 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 Nichtausübung solcher Optionen bieten. Die Laufzeit wird nur angepasst, wenn die Ausübung oder Nichtausübung 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 erhalten als auch „zur 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 bestimmbaren 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.

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 gegenüber at-Equity bewerteten 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.

Die Fraport AG fällt in den Anwendungsbereich der globalen Mindestbesteuerung. Danach ist die Fraport AG verpflichtet, für jedes Land, in dem sie 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.

Die Fraport AG erwartet für das Geschäftsjahr keine Ergänzungssteuer aufgrund der Neuregelungen zur globalen Mindestbesteuerung.

Der Konzern hat die vorübergehende, verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, angewendet und erfasst diese als tatsächlichen Steueraufwand/-ertrag zum jeweiligen Entstehungszeitpunkt.

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 3,43 % (im Vorjahr: 3,16 %) 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 Industrieanleihen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industrieanleihen 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 2,35 % (im Vorjahr: 3,15 %) 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

Zurückerworbene 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 zugrunde, 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 Flughafenentgelte stellen einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse 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 liegender 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 2024 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 2024 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 2024 beginnen.

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 substanzielles 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. Am 31. Oktober 2022 hat das IASB weitere 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 an IAS 1 vom 23. Januar 2020 beziehungsweise vom 31. Oktober 2022 wurden am 19. Dezember 2023 in das EU-Recht übernommen und sind einheitlich ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwenden. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

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 zurückbehaltene 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 war zulässig. Die Änderungen an IFRS 16 haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

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. Die Änderungen wurden am 15. Mai 2024 in EU-Recht übernommen und sind ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung war zulässig. Im Fraport-Konzern bestehen grundsätzlich keine derartigen Transaktionen, so dass sich keine wesentlichen Auswirkungen aus den Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben haben.

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

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 die Änderungen wird der IAS 21 unter anderen um folgende Regelungen ergänzt: Vorgaben zur Beurteilung, ob eine Währung in eine andere Währung umgetauscht werden kann, Vorgehensweise zur Bestimmung des entsprechenden Wechselkurses sowie zusätzliche Anhangangaben. Die Änderungen wurden am 12. November 2024 in das EU-Recht übernommen und sind ab dem 1. Januar 2025

verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

Das IASB hat am 9. April 2024 den neuen Standard IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“ veröffentlicht. IFRS 18 soll künftig IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ersetzten. Er soll die Darstellung finanzieller Informationen verbessern und Abschlüsse transparenter und besser vergleichbar machen. Der neue Standard gibt vor welche Aufwendungen und Erträge in einer neu definierten Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung, die nunmehr einen Betrieblichen-, Investitions- und Finanzierungsbereich enthält, zuzuordnen sind. Er führt zwei verpflichtende Zwischensummen in der Gewinn- und Verlustrechnung ein: den operativen Gewinn oder Verlust und den Gewinn oder Verlust vor Finanzierung und Ertragsteuern. Neben den neuen Gliederungs- und Ausweisvorschriften enthält der neue Standard eine Reihe neuer beziehungsweise erweiterter Anhangangaben. IFRS 18 ist erstmals retrospektiv für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2027 anzuwenden. Die vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Da die Implementierung des IFRS 18 eine unternehmensspezifische Analyse erfordert und die Auswirkungen der Einführung des IFRS 18 über die neuen Accounting Regeln hinaus gehen und auch Finanzdaten, Systeme, Prozesse sowie KPIs der Unternehmenssteuerung betreffen, erfolgt dies im Rahmen eines integrierten Projekts. Dabei rechnet Fraport mit wesentlichen Veränderungen bei der Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Das IASB hat am 9. Mai 2024 den neuen Standard IFRS 19 „Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben“ veröffentlicht. Durch IFRS 19 sollen berechtigte Tochterunternehmen die Möglichkeit erhalten, IFRS-Rechnungslegungsstandards mit vermindertem Umfang anzuwenden. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2027 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Da der neue Standard Tochtergesellschaften ohne öffentliche Rechenschaftspflicht betrifft, ergeben sich für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine Änderungen.

Am 30. Mai 2024 hat das IASB Änderungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente“ und an IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ veröffentlicht, die die Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten betreffen. Die Änderungen beziehen sich insbesondere auf: Ansatz und Ausbuchung finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, Klarstellung / Prüfungsschema für die Klassifizierung von Vermögenswerten mit Zahlungsstromeigenschaften sowie Angaben zu Eigenkapitalinstrumenten die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2026 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.

Am 18. Juli 2024 hat das IASB „Jährliche Verbesserungen der IFRS Rechnungslegungsstandards – Band 11“ herausgegeben. Bei den Änderungen handelt es sich um Klarstellungen und Korrekturen die folgende Standards und Sachverhalte betreffen: IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRS“: Bilanzierung von Sicherungsgeschäften durch einen Erstanwender; IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“: Gewinn oder Verlust aus der Ausbuchung, Angaben zum Kreditrisiko und Angaben bei Differenz zwischen beizulegendem Zeitwert und Transaktionspreis; IFRS 9 „Finanzinstrumente“: Ausbuchung von Leasingverpflichtungen durch den Leasingnehmer und Transaktionspreis; IFRS 10 „Konzernabschlüsse“: Bestimmung eines „De facto Agenten“, und IAS 7 „Kapitalflussrechnung“: Anschaffungskostenmethode. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2026 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 18. Dezember 2024 Änderungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente“ und IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen Verträge die sich auf naturabhängige Stromversorgung (Contracts Referencing Nature-dependent Electricity) beziehen. Zielsetzung ist eine bessere Abbildung dieser Verträge in den Abschlüssen. Die Änderungen umfassen: die Klarstellung der Anwendung der „Eigennutzungs“-Anforderungen, die Zulassung der Sicherungsbilanzierung, wenn diese Verträge als Sicherungsinstrumente verwendet werden sowie die Einführung zusätzlicher Angabepflichten. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2026 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.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2024	2023
Aviation		
Flughafenentgelte	925,5	814,4
Sicherheitsdienstleistungen	262,1	239,2
Übrige Umsatzerlöse	46,9	45,2
	1.234,5	**1.098,8**
Retail & Real Estate		
Real Estate	205,9	189,2
Retail	198,0	186,7
Parkierung	108,4	101,6
Übrige Umsatzerlöse	24,4	21,3
	536,7	**498,8**
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	369,2	342,8
Infrastrukturentgelte	355,8	313,9
Übrige Umsatzerlöse	20,5	20,1
	745,5	**676,8**
International Activities & Services		
Aviation	738,5	686,4
Non-Aviation	636,9	524,3
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	534,9	515,4
	1.910,3	**1.726,1**
Gesamt	**4.427,0**	**4.000,5**

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 Retail-Flächen 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 160,6 Mio € (im Vorjahr: 154,5 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retail-Bereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2024 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 44,9 Mio € (im Vorjahr: 40,1 Mio €).

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

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 560,2 Mio € (im Vorjahr: 535,4 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 414,4 Mio € (im Vorjahr: 396,8 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,7 Mio € (im Vorjahr: 6,0 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 Flughafenentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (738,5 Mio €; im Vorjahr: 686,4 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 441,7 Mio € (im Vorjahr: 348,3 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 104,5 Mio € (im Vorjahr: 95,9 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten in Höhe von 534,9 Mio € (im Vorjahr: 515,4 Mio €) betreffen Lima (462,4 Mio €; im Vorjahr: 465,7 Mio €), Griechenland (51,4 Mio €; im Vorjahr: 36,9 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (21,1 Mio €; im Vorjahr: 12,8 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 4.427,0 Mio € (im Vorjahr: 4.000,5 Mio €) resultieren mit 3.055,1 Mio € (im Vorjahr: 2.771,1 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 €	Restlaufzeit						Gesamt
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	2024
Mindestleasingzahlungen	204,5	158,0	147,7	131,3	115,4	1.595,9	2.352,8

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	2023
Mindestleasingzahlungen	155,4	108,3	96,4	92,8	88,6	1.511,3	2.052,8

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retail-Flächen.

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2024	2023
Andere aktivierte Eigenleistungen	62,3	50,5

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 €	2024	2023
Kompensationsansprüche Fraport Greece und Fraport Brasil	52,3	18,6
Gewinne aus Anlagenabgängen	4,2	1,4
Erträge aus Schadenersatzleistungen	2,4	2,0
Auflösungen von Wertberichtigungen	2,1	1,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,5	0,5
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,1	0,0
Effekte aus der Übergangskonsolidierung der FraSec Aviation Security GmbH	0,0	11,1
Vergleichsvereinbarung Fraport USA	0,0	11,0
Sonstige	25,0	13,4
Gesamt	**86,6**	**59,0**

Im Geschäftsjahr 2024 enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge Effekte der Konzern-Gesellschaft Fraport Greece zur Kompensation der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in Höhe von 28,0 Mio €. Darüber hinaus wiesen die beiden brasilianischen Konzerngesellschaften positive Einmaleffekte in Höhe von 24,3 Mio € aus. Diese resultierten einerseits ebenfalls aus realisierten Erstattungsansprüchen für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei der Konzern-Gesellschaft in Fortaleza sowie aus erhaltenen Leistungen zur Kompensation der Schäden durch die Überflutung in Porto Alegre.

Im Vorjahr konnten bei den beiden brasilianischen Konzerngesellschaften 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.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2024	2023
Aufwendungen für bezogene Leistungen	–1.225,1	–1.038,4
Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	–534,9	–515,4
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	–91,5	–83,5
Gesamt	**–1.851,5**	**–1.637,3**

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 310,4 Mio € (im Vorjahr: 245,7 Mio €). Die Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen beliefen sich auf 534,9 Mio € (im Vorjahr: 515,4 Mio €).

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2024	2023
Entgelte für Personal	–980,2	–881,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	–181,8	–162,5
Aufwendungen für Altersversorgung	–40,4	–32,4
Gesamt	**–1.202,4**	**–1.076,0**

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2024	2023
Stammbeschäftigte	17.915	16.789
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	1.086	1.051
Gesamt	**19.001**	**17.840**

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

10 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2024	2023
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	–137,4	–130,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	–14,4	–14,0
Sachanlagen		
Planmäßig	–358,5	–355,7
Außerplanmäßig	–20,2	0,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	–1,8	–0,9
Gesamt	**–532,3**	**–501,2**

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen von Nutzungsdauern von Sachanlagen und sonstigen immateriellen Vermögenswerten, die im Vergleich zum Vorjahr zu Minderabschreibungen in Höhe von 11,9 Mio € (im Vorjahr: 11,7 Mio €) und zu Mehrabschreibungen in Höhe von 3,5 Mio € (im Vorjahr: 25,7 Mio €) führten.

Außerplanmäßige Abschreibungen

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 20,2 Mio € betrafen Abschreibungen auf nicht mehr werthaltige Flughafeninfrastruktur am Standort Frankfurt und entfielen mit 20,0 Mio € im Wesentlichen auf das Segment Aviation.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2024	2023
Versicherungen	–40,6	–35,7
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	–33,4	–27,3
Mieten und Leasingaufwendungen	–21,1	–14,5
Sonstige Steuern	–16,7	–12,0
Aufwendungen für Werbung	–15,9	–17,7
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–2,7	–5,3
Schadensersatz	–2,6	–6,0
Verluste aus Anlagenabgängen	–1,1	–3,3
Übrige	–86,1	–70,9
Gesamt	**–220,2**	**–192,7**

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 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 2,2 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €) enthalten. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2024		2023	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,2	1,2	0,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,5	0,0	0,1	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,1	0,0	0,0	0,0
Gesamt	**2,0**	**0,2**	**1,3**	**0,3**

Die Aufwendungen für andere Bestätigungsleistungen sind angefallen im Zusammenhang mit der Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung, der Prüfung des Erdgas-Wärme-Preisbremsengesetzes sowie betreffend der Erteilung eines Comfort Letters im Rahmen der Anleiheemission. Die Aufwendungen für sonstige Leistungen betreffen Beratungsleistungen im IT-Umfeld.

12 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2024	2023
Zinserträge	144,6	100,9
Zinsaufwendungen	–349,4	–317,9

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen enthalten überwiegend Zinsen aus langfristigen Darlehen, Schuldscheindarlehen, Anleihen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen und Zinserträge aus der Auf- bzw. Abzinsung langfristiger Verbindlichkeiten, Rückstellungen und langfristiger Vermögenswerte. Die Nettozinsen 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 €	2024	2023
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	142,5	94,7
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	–347,2	–307,4

Die Zinserträge aus Finanzinstrumenten enthalten 33,6 Mio € (im Vorjahr: 22,3 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 €	2024	2023
Gemeinschaftsunternehmen	74,0	85,9
Assoziierte Unternehmen	0,0	–1,4
Gesamt	**74,0**	**84,5**

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen (siehe auch Tz. 22) enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern der operativen Konzern-Gesellschaft in Antalya in Höhe von +90,9 Mio € (im Vorjahr: +81,8 Mio €) sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG (FAR) in Höhe von –13,1 Mio € (im Vorjahr: –12,6 Mio €).

14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2024	2023
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	0,1	1,4
Fremdwährungskursgewinne realisiert	4,5	12,5
Bewertung von Derivaten	1,7	1,1
Bewertung von anderen Beteiligungen	45,0	0,0
Sonstiges	0,3	0,6
Gesamt	**51,6**	**15,6**
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	–0,9	–1,4
Fremdwährungskursverluste realisiert	–3,5	–12,1
Bewertung von Derivaten	0,0	–16,5
Sonstiges	–4,2	–2,0
Gesamt	**–8,6**	**–32,0**
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	**43,0**	**–16,4**

Die Erträge aus der Bewertung von anderen Beteiligungen resultieren aus der Bewertung der Anteile an der „Holding VVSS Limited Liability Company“ („VVSS“) zum beizulegenden Zeitwert. Im Dezember 2023 wurden der Fraport AG kraft russischer Rechtsakte Anteile an der, vom russischen Staat gegründeten Gesellschaft „Holding VVSS Limited Liability Company“ ("VVSS") (im Englischen NCG Holding Limited Liability Company), St. Petersburg, zugewiesen. Auf Grundlage der gleichen Rechtsakte sind sämtliche Anteile an der Betreibergesellschaft des Flughafen Pulkovo, von der Thalita Trading Ltd., an die neu gegründete VVSS übergegangen. In der Konzern-Bilanz der Fraport AG erfolgte kein Ansatz der Anteile an der VVSS als Vermögenswert, da Fraport keine Kontrolle über die mit den Kapitalanteilen verbundenen Gesellschafterrechte besaß. Im Dezember 2024 wurden die Anteile für 45,0 Mio € veräußert.

15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2024	2023
Laufende Ertragsteuern	–73,0	–65,9
Latente Ertragsteuern	–106,8	–57,5
Gesamt	**–179,8**	**–123,4**

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (96,2 Mio €, im Vorjahr 57,9 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (Ertrag 23,2 Mio €, im Vorjahr Aufwand 8,1 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 Verlustvorträge sowie auf steuerlich nutzbare Zinsvorträge Steuerlatenzen gebildet.

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

Zum 31. Dezember 2024 verfügte der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht in Deutschland über nicht nutzbare gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 5,4 Mio € und körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio € gewerbesteuerlich und 0,3 Mio € körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge stammen aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden. Im Ausland bestehen zudem nicht nutzbare Verlustvorträge von 72,4 Mio € (im Vorjahr 81,0 Mio) und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Der Fraport-Konzern verfügt über in Deutschland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 170,0 Mio € (Körperschaftsteuer; im Vorjahr: 443,6 Mio €) und 358,2 Mio € (Gewerbesteuer; im Vorjahr: 565,9 Mio €) sowie über im Ausland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 120,4 Mio € (im Vorjahr 139,7 Mio €).

Der Überhang an aktiven latenten Steuern bei Gesellschaften, die im Jahr 2023 oder 2024 steuerlich Verluste auswiesen, betrug zum 31. Dezember 2024 10,4 Mio €. Der Ansatz aktiver latenter Steuern erfolgte, da aufgrund der geplanten Ergebnisse die Nutzung der temporären Differenzen oder Verlustvorträge erwartet wird.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 1.013,5 Mio € (im Vorjahr: 760,0 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 €	2024		2023	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	23,0	–135,6	21,9	–121,0
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1,0	–12,4	1,5	–13,1
Sachanlagen	2,7	–293,5	2,8	–284,4
Finanzanlagen	4,1	0,0	7,5	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1,8	–48,7	2,2	–30,4
Pensionsrückstellungen	5,3	0,0	5,3	0,0
Sonstige Rückstellungen	19,7	–7,8	30,9	–2,8
Verbindlichkeiten	255,2	0,0	228,7	–0,1
Wertpapiere und Finanzderivate	1,8	0,0	9,9	–2,1
Verlust- und Zinsvorträge	126,0	0,0	206,6	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	**440,6**	**–498,0**	**517,3**	**–453,9**
Saldierung	–349,9	349,9	–418,5	418,5
Konsolidierungsmaßnahmen	2,3	–16,0	3,5	–16,8
Konzern-Bilanz	**93,0**	**–164,1**	**102,3**	**–52,1**

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 Zinsvorträgen.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 12,3 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 11,3 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 0,2 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhenden Steuerlatenzen in Höhe von 0,8 Mio €).

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

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2024	2023
Ergebnis vor Ertragsteuern	681,7	553,9
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand [1]	–216,3	–175,8
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	22,0	16,6
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	27,4	12,4
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	–6,4	–7,4
Nicht anrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	–3,3	–3,9
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	–26,0	–4,5
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	22,6	31,0
Ansatz von bisher nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge	3,0	26,7
Gewerbesteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	–7,0	–5,5
Periodenfremde Steuern	5,4	–12,0
Sonstiges	–1,2	–1,0
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	**–179,8**	**–123,4**

[1] Erwartete Steuerquote rund 32 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,9 %.

Die Konzern-Steuerquote betrug im Geschäftsjahr 2024 26,4 % (im Vorjahr: 22,3 %).

16 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2024		2023	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	450,6	450,6	393,2	393,2
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.391.339	92.391.339	92.391.339
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	4,88	4,88	4,26	4,26

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 2024 ein unverwässertes beziehungsweise verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 4,88 €.

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 31.12.2024	Buchwert 31.12.2023
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
Gesamt	**19,3**	**19,3**

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2024 eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Diskontierungs-zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail-planungszeitraum1)	Detailplanungs-zeitraum
Fraport Slovenija	9,2 %	–	3,5 %	2025 bis 2053

[1)]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 3,9 %.

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 oder einer Anpassung der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte ergibt sich keine Auswirkung auf die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills.

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 €	31.12.2024	31.12.2023
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	4.547,5	4.146,8

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 1.713,9 Mio € (im Vorjahr: 1.790,8 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 2.808,9 Mio € (im Vorjahr: 2.304,7 Mio €) und geleis-

tete Anzahlungen von 24,7 Mio € (im Vorjahr: 51,3 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminalbetrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.815,1 Mio € (im Vorjahr: 1.864,9 Mio €), Lima mit 2.073,9 Mio € (im Vorjahr: 1.522,2 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 513,4 Mio € (im Vorjahr: 611,2 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 145,1 Mio € (im Vorjahr: 148,5 Mio €).

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau am Flughafen Lima aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 60,5 Mio € (im Vorjahr: 37,5 Mio €) an, wovon 47,3 Mio € (im Vorjahr: 28,6 Mio €) aktiviert wurden. Das Darlehen wird mit einem Zinssatz von 7,65 % (im Vorjahr: 7,65 %) verzinst.

19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	47,7	49,3
Software und übrige immaterielle Vermögenswerte	50,9	47,7
Gesamt	**98,6**	**97,0**

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten insbesondere das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (47,6 Mio €, im Vorjahr: 49,2 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 29 Jahren (im Vorjahr: 30 Jahre).

Die übrigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 6,0 Mio € (im Vorjahr: 7,2 Mio €). Weitere 5,4 Mio € (im Vorjahr 2,9 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen 5 und 25 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,8 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €).

20 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.114,1	3.131,9
Technische Anlagen und Maschinen	1.533,0	1.518,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	191,2	193,5
Anlagen im Bau	4.876,3	3.949,7
Nutzungsrechte Leasing	135,7	158,3
Gesamt	**9.850,3**	**8.951,5**

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2024 belaufen sich auf 1.281,3 Mio € (im Vorjahr: 955,8 Mio €). Davon entfallen 993,0 Mio € (im Vorjahr: 706,9 Mio €) auf den Bau vom Terminal 3 („Ausbau Süd“) sowie weitere Projekte im Zusammenhang mit kapazitativen Ausbaumaßnahmen am Frankfurter Flughafen.

Fremdkapitalkosten wurden bei der Fraport AG in Höhe von 64,8 Mio € (im Vorjahr: 34,7 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 2,5 % (im Vorjahr: rund 1,9 %). Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3 und dem Personentransportsystem stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten in Höhe von 9,3 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 2,2 % (im Vorjahr: rund 1,2 %).

Durch gewährte Besicherungen waren zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,2 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 3.007,4 Mio € (im Vorjahr: 3.022,5 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2024 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 650 € 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 €	2024	2023
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.	135,7	158,3
Buchwert Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	151,2	174,2
Zugänge Nutzungsrechte/ Leasingverbindlichkeiten im Geschäftsjahr	6,6	8,6
Zahlungsmittelabflüsse gesamt für bestehende Leasingverhältnisse	126,6	71,7
Variable Leasingzahlungen, die keinen Eingang in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten fanden	83,2	26,5
Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten	6,3	7,2
Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten	155,9	96,8
Vereinbarte, aber noch nicht begonnene Leasingverhältnisse	0,0	0,0

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 97,9 Mio € (im Vorjahr: 121,5 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 die 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 oder sofern die Verträge keine mit hinreichender Sicherheit bestimmbaren Mindestleasingzahlungen enthalten. Dieser 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 179,2 Mio € (im Vorjahr: 224,8 Mio €). Bezüglich des Liquiditätsprofils der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 47 verwiesen.

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 31.12.2024	Buchwert 31.12.2023	Fair Value 31.12.2024	Fair Value 31.12.2023
Unbebaute Grundstücke – Level 2	3,1	3,1	2,8	2,6
Unbebaute Grundstücke – Level 3	8,7	8,7	22,9	16,1
Bebaute Grundstücke – Level 3	70,8	57,7	122,6	86,9
Summe	**82,6**	**69,5**	**148,3**	**105,6**

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. Im Geschäftsjahr 2024 kam es in dieser Kategorie zu einem Zugang. Ein zuvor selbstgenutztes Gebäude der Airport City West wird künftig an einen Kunden vermietet. Der Anstieg des Buchwerts und des Fair Value ist bedingt durch diesen Effekt.

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 oder eigene Berechnungen. 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 sind dabei 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 2024 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 7,6 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 2,5 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €) auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestanden wie im Vorjahr keine Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Für Aus- und Umbauarbeiten bestanden zum Stichtag vertragliche Verpflichtungen in Höhe von 50,0 Mio €.

22 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Bei den wesentlichen Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen im Fraport-Konzern handelt es sich um Gesellschaften, die Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt betreiben. 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, wovon 25 % des Betrags nach Abschluss des Konzessionsvertrags Ende März 2022 entrichtet worden waren. Für die Vorauszahlung sowie die Ausbauinvestitionen von rund 765,3 Mio € wurde bisher eine Finanzierung über rund 2,3 Mrd € aufgenommen. Die bestehende Brückenfinanzierung wurde Ende März 2024 bis September 2025 verlängert und aufgestockt. Eine Anschlussfinanzierung wird derzeit vorbereitet. Hierzu wurden durch die Gesellschaft bereits Gespräche mit dem Bankenmarkt aufgenommen. Diese befinden sich im fortgeschrittenen Stadium.

Im Zusammenhang mit Risiken bezüglich der Betriebskonzession in Antalya wird auf die Erläuterungen in der Chancen- und Risikoberichterstattung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Antalya I		Antalya II	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte	**262,4**	**401,7**	**5.684,7**	**5.057,9**
Langfristige Schulden	**134,8**	**221,5**	**2.749,9**	**2.459,3**
davon finanzielle Verbindlichkeiten	116,1	214,7	2.680,5	2.459,3
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	18,7	6,8	69,4	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	**191,1**	**153,9**	**57,7**	**72,8**
davon Zahlungsmittel	154,0	122,2	51,0	51,7
davon sonstige Vermögenswerte	37,1	31,7	6,7	21,1
Kurzfristige Schulden	**158,7**	**219,8**	**2.226,2**	**1.933,3**
davon finanzielle Verbindlichkeiten	110,3	156,0	2.194,1	1.881,5
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	48,4	63,8	32,1	51,8
Nettovermögen	**160,0**	**114,3**	**766,3**	**738,1**
Anteiliges Nettovermögen	80,0	57,1	383,2	369,1
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert	**96,9**	**74,0**	**383,2**	**369,1**

Ergebnisdaten

in Mio €	2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	515,9	467,7	284,9	465,4
EBITDA	373,5	371,6	–5,2	–8,5
Planmäßige Abschreibungen	–121,6	–116,3	0,0	0,0
Zinserträge	3,9	2,5	0,6	2,4
Zinsaufwendungen	–15,9	–36,0	–16,9	–8,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	–8,6	–9,0	–1,2	–0,3
Ertragsteuern	–49,5	–49,1	–10,7	25,4
Ergebnis nach Steuern	**181,8**	**163,7**	**–33,4**	**10,2**
Sonstiges Ergebnis	0,6	0,3	61,6	0,0
Gesamtergebnis	**182,4**	**164,0**	**28,2**	**10,2**

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	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	**74,0**	**73,3**	**369,1**	**364,0**	**74,9**	**51,8**	**518,0**	**489,1**
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	90,9	81,8	–16,7	5,1	–0,1	–1,0	74,1	85,9
Anteilige sonstige Ergebnisse	0,3	0,3	30,8	0,0	0,4	0,2	31,5	0,5
Gesamtergebnis	**91,2**	**82,1**	**14,1**	**5,1**	**0,3**	**–0,8**	**105,6**	**86,4**
Dividenden	–68,3	–81,4	0,0	0,0	–11,9	–8,6	–80,2	–90,0
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	13,1	12,6	13,1	12,6
Zugänge/Kapitaleinzahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	19,9	0,3	19,9
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	**96,9**	**74,0**	**383,2**	**369,1**	**76,7**	**74,9**	**556,8**	**518,0**

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, und die FraScout GmbH.

Der kumulierte Gesamtbetrag an nicht erfassten anteiligen Verlusten der assoziierten Unternehmen betrug zum 31. Dezember 2024 8,9 Mio € (im Vorjahr 6,4 Mio €) und die entsprechenden Verluste der Berichtsperiode lagen bei 2,5 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €).

Die Fraport AG hält 25,0 % der Anteile an der Thalita Trading Ltd., die bis zu ihrer Enteignung im November 2023 100 % der Anteile an der Betreibergesellschaft des Flughafen Pulkovo, Northern Capital Gateway LLC („NCG"), gehalten hat. Da wesentliche Beschlüsse und Entscheidungen zur Thalita Ltd. weiterhin nur auf Basis der unverändert gültigen Satzung und Gesellschafterrechte getroffen werden können, wird das Unternehmen unverändert als assoziiertes Unternehmen im Konzernabschluss abgebildet. Aufgrund kumulierter Verluste der Vergangenheit beträgt der Beteiligungsbuchwert „null".

Formal weiterhin bestehende Darlehens- und Zinsforderungen des Fraport Konzerns gegenüber der Thalita Trading Ltd. wurden bereits zum 30. Juni 2022 in Höhe von 163,3 Mio € vollständig abgeschrieben, da aufgrund der Sanktionslage keine Cash Flows (Zins- und Tilgungszahlungen) mehr zu erwarten waren. Diese Einschätzung besteht weiterhin zum 31. Dezember 2024 aufgrund der erfolgten Enteignung im November 2023 im Zusammenhang mit der nach wie vor unveränderten Sanktionslage.

23 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Finanzanlagen						
Wertpapiere	550,7	466,1	1.016,8	748,0	559,7	1.307,7
Sonstige Beteiligungen	0,0	121,3	121,3	0,0	117,9	117,9
Ausleihungen						
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	1,3	82,0	83,3	6,2	40,5	46,7
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0	0,2	0,2	0,0	0,1	0,1
Sonstige Ausleihungen	130,0	147,1	277,1	95,0	230,3	325,3
Insolvenzgesicherte Fondsanteile	0,0	17,6	17,6	0,0	4,6	4,6
Gesamt	**682,0**	**834,3**	**1.516,3**	**849,2**	**953,1**	**1.802,3**

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 538,1 Mio € (im Vorjahr: 717,5 Mio €) getätigt, die zum Teil unterjährig bereits wieder abgegangen sind. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in den kurzfristigen Teil aufgrund von im Jahr 2025 fälligen Wertpapieren in Höhe von 273,1 Mio € (im Vorjahr: 364,1 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von +30,1 Mio € (im Vorjahr: +31,8 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2024 haben sich die Fondsanteile um 2,5 Mio € erhöht (im Vorjahr: 5,7 Mio €). Die Anschaffungskosten betrugen zum Stichtag 76,8 Mio € (im Vorjahr: 74,3 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 59,8 Mio € (im Vorjahr: 69,0 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 17,6 Mio € (im Vorjahr: Unterdeckung von 4,6 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.

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	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	16,0	7,6	**23,6**	13,6	2,3	**15,9**
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,1	0,0	**0,1**	0,0	0,0	**0,0**
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,3	0,0	**0,3**	0,0	0,0	**0,0**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	101,2	100,3	**201,5**	98,6	97,9	**196,5**
Gesamt	**117,6**	**107,9**	**225,5**	**112,2**	**100,2**	**212,4**

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

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	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Rechnungsabgrenzungsposten	23,3	28,7	52,0	18,5	22,0	40,5
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	6,6	21,9	28,5	5,3	33,1	38,4
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	154,2	34,9	189,1	100,0	40,3	140,3
Gesamt	**184,1**	**85,5**	**269,6**	**123,8**	**95,4**	**219,2**

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 Kostenerstattung 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 €	1.1.2024	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2024
Erstattung „Passiver Schallschutz/ Wirbelschleppen“	38,4	10,7	0,0	0,0	0,8	28,5

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 insbesondere im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten in Peru und Frankfurt.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2024	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2023
Ertragsteuerforderungen	33,7	0,0	33,7	42,5	0,0	42,5

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2024 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Latente Steueransprüche	93,0	102,3

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

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	23,3	24,3
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	0,4	0,5
Unfertige Leistungen/Sonstige	1,1	3,2
Gesamt	**24,8**	**28,0**

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 €	31.12.2024	31.12.2023
Gegen fremde Unternehmen	288,6	271,5

Zum Abschlussstichtag 2024 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 288,6 Mio € (im Vorjahr: 271,5 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
31.12.2024	**288,6**	**196,6**	**69,9**	**7,4**	**14,7**
31.12.2023	271,5	185,7	56,0	15,4	14,4

Zum 31. Dezember 2024 bestanden 23 % (im Vorjahr: 25 %) 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 €	2024	2023
Stand 1.1.	**27,4**	**22,5**
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	2,7	5,3
Umsatzmindernd erfasste Wertberichtigungen	1,6	1,3
Auflösung gegen sonstige betriebliche Erträge	–2,1	–0,4
Inanspruchnahmen	–0,2	–1,1
Währungskursänderungen	–0,2	–0,2
Stand 31.12.	**29,2**	**27,4**

30 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.646,2	2.410,5

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 259,9 Mio € (im Vorjahr: 126,2 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

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

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	3.306,2	2.796,3
Gesamt	**4.828,6**	**4.318,7**

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	Aktien im Umlauf	Aktien im eigenen Bestand		
				Betrag am Grundkapital	Anteil am Grundkapital
	Stück	Stück	Stück	in €	in %
Stand 1.1.2024	**92.468.704**	**92.391.339**	**77.365**	**773.650**	**0,0837**
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2024	**92.468.704**	**92.391.339**	**77.365**	**773.650**	**0,0837**

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

Die im Juni 2024 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienausgabe erfolgte zu einem Preis von 51,34 €.

Genehmigtes Kapital

Auf der Hauptversammlung am 1. Juni 2021 wurde ein 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 lautende 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 lautende Stückaktien bedingt zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine 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 Wandlungs- bzw. 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- 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 31.12.2024 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 18,0 Mio € (im Vorjahr: 6,3 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente betrug 77,9 Mio € (im Vorjahr: 56,8 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 209,2 Mio € (im Vorjahr: 299,3 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 €	31.12.2024	31.12.2023
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	298,2	236,3
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	51,3	37,3
Gesamt	**349,5**	**273,6**

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., Fraport Washington Partnership LLC 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	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Finanzschulden	1.328,3	10.996,8	12.325,1	1.521,4	10.232,5	11.753,9

Im Laufe des Jahres wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 392,7 Mio € (im Vorjahr: 1.167,7 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	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Gegenüber fremden Unternehmen	488,5	81,3	569,8	430,8	78,6	509,4

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 9,9 Mio € (im Vorjahr: 11,9 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	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	7,8	–	**7,8**	11,2	–	**11,2**
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,5	–	**0,5**	2,5	–	**2,5**
Gegenüber Beteiligungen	0,2	–	**0,2**	0,4	–	**0,4**
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	69,8	941,4	**1.011,2**	49,2	939,7	**988,9**
Leasingverbindlichkeiten	39,5	111,7	**151,2**	41,3	132,9	**174,2**
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	0,2	–	**0,2**	–	0,5	**0,5**
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	38,9	19,7	**58,6**	46,3	17,1	**63,4**
Gesamt	**156,9**	**1.072,8**	**1.229,7**	**150,9**	**1.090,2**	**1.241,1**

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen betreffen die Verpflichtungen zur Zahlung von fixen Konzessionsgebühren im Zusammenhang mit den Flughafen-Betriebskonzessionen für die Flughäfen in Griechenland, Lima, Fortaleza 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	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3,2	–	3,2	3,0	–	3,0
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0,6	13,5	14,1	0,5	7,1	7,6
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	36,4	42,6	79,0	30,8	42,9	73,7
Sonstige nichtfinanzielle übrige Verbindlichkeiten	220,3	14,0	234,3	186,5	12,9	199,4
Gesamt	**260,5**	**70,1**	**330,6**	**220,8**	**62,9**	**283,7**

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 €	31.12.2024	31.12.2023
Latente Steuerverpflichtungen	164,1	52,1

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: 19) 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 23,3 Mio € (im Vorjahr: 23,6 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,2 Mio € (im Vorjahr: 1,1 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. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 10,3 Jahre (im Vorjahr: 10,5 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 9,3 Jahre (im Vorjahr: 9,2 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 Verbraucherpreisindexes 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 Bestelldauer des Vorstandsmitglieds jährlich um 2,0 % bis auf maximal 75 % steigt.

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2024 einen Anspruch auf Ruhegehalt in Höhe von 75 % und somit das Maximum und Prof. Dr. Zieschang einen Anspruch in Höhe von 64 % 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 Versorgungsfalls 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 Versorgungsfalls 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, Halbwaisen erhalten jeweils 10 % und Vollwaisen 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 794 Anwartschaften (davon 751 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2024 ein Barwert von 13,5 Mio € (im Vorjahr: 13,2 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 8,6 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 7,0 Jahren (im Vorjahr: 7,2 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 8,0 Mio € (im Vorjahr: 8,2 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 5,5 Mio € (im Vorjahr: 5,0 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 2,5 Mio € (im Vorjahr: 3,2 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 6,0 Jahre (im Vorjahr: 6,3 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 2024 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2024)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2024	**59,4**	**–23,6**	**35,8**
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,4	0,0	**1,4**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	**0,0**
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	**0,0**
Summe Dienstzeitaufwand	**1,4**	**0,0**	**1,4**
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	**2,0**	**–0,9**	**1,1**
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	1,6	0,0	**1,6**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	–1,6	0,0	**–1,6**
Summe Remeasurements	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	**0,0**
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,7	–0,1	**0,6**
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	**0,0**
Zahlungen aus dem Plan	–3,7	1,3	**–2,4**
Überdeckung	0,0	0,0	**0,0**
Zum 31. Dezember 2024	**59,8**	**–23,3**	**36,5**

Pensionsverpflichtungen (2023)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2023	**55,7**	**–24,0**	**31,7**
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**
Summe Dienstzeitaufwand	**1,7**	**0,0**	**1,7**
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	**1,8**	**–0,8**	**1,0**
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	–0,1	**–0,1**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	**0,0**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	–0,2	0,0	**–0,2**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	2,5	0,0	**2,5**
Summe Remeasurements	**2,3**	**–0,1**	**2,2**
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**
Zum 31. Dezember 2023	**59,4**	**–23,6**	**35,8**

Saldierung

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

Saldierung

in Mio €	2024	2023
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	24,1	23,9
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	–23,3	–23,6
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	0,8	0,3
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	35,7	35,5
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	**36,5**	**35,8**

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2024	2023
Gehaltstrend	2,25 %	2,25 %
Rechnungszinssatz	3,43 %	3,16 %
Rentendynamik	2,25%	2,25 %/2,25 % einmalig 2,0 %
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 (31.12.2024)

in Mio €	2024	
	Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	2,7	-2,4
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-0,9	0,7
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,0	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter [1)]	1,4	

[1)] Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,4 Mio € erhöhen.

Sensitivitätsanalyse (31.12.2023)

in Mio €	2023	
	Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %	Anstieg 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 [1)]	1,3	

[1)] Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,3 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 betrugen 457,6 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 Verpflichtungsumfangs 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 32,6 Mio € (im Vorjahr: 24,3 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 36,4 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 81,7 Mio € (im Vorjahr: 69,8 Mio €) abgeführt.

39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2023
Ertragsteuerrückstellungen	46,3	63,2	**109,5**	73,3	47,3	**120,6**

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 109,5 Mio € (im Vorjahr: 120,6 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 €	1.1.2024	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2024
Personal	**118,7**	**–64,4**	**–21,5**	**78,0**	**110,8**
davon langfristig	**34,7**				**24,7**
davon kurzfristig	**84,0**				**86,1**

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. Darüber hinaus sind Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Performance Share Plan (siehe Tz. 44) enthalten. 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 €	1.1.2024	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2024
Umweltschutz	39,0	–1,5	0,0	3,8	–0,5	**40,8**
Passiver Schallschutz	0,7	–0,4	0,0	0,0	0,0	**0,3**
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	12,4	–0,4	–0,6	0,0	0,0	**11,4**
Wirbelschleppen	19,2	–2,2	0,0	0,0	0,4	**17,4**
Übrige	112,1	–24,1	–8,3	49,7	–0,7	**128,7**
Gesamt	**183,4**	**–28,6**	**–8,9**	**53,5**	**–0,8**	**198,6**
davon langfristig	84,2					88,6
davon kurzfristig	99,2					110,0

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 2024 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 2,1 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 9,2 Mio € (im Vorjahr: 8,5 Mio €) und nach fünf Jahren 28,7 Mio € (im Vorjahr: 27,7 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 (Fluglärmgesetz) 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 2024 verbleibende Rückstellung in Höhe von 0,3 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 2024 betrugen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,6 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 3,2 Mio € (im Vorjahr: 3,4 Mio €) und nach fünf Jahren 7,6 Mio € (im Vorjahr: 8,7 Mio €). Im Geschäftsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der erwarteten Mittelabflüsse, die zu einer erfolgsneutralen Anpassung in Höhe von -0,6 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 2024 betrugen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 5,8 Mio € (im Vorjahr: 4,1 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 8,6 Mio € (im Vorjahr: 10,2 Mio €) und nach fünf Jahren 3,0 Mio € (im Vorjahr: 4,9 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 23,5 Mio € (im Vorjahr: 28,4 Mio €), die im Geschäftsjahr 2024 umsatzmindernd erfasste Zuführungen in Höhe von 17,2 Mio € enthielten. Des Weiteren sind Rückstellungen im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der Infrastruktur infolge der Überflutung in Porto Alegre in Höhe von 9,2 Mio € enthalten. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Rückstellungen für mögliche Schadensregulierungen im Zusammenhang mit der starken Erholung des Verkehrs- und Passagieraufkommens in Höhe von 36,6 Mio € (im Vorjahr: 36,6 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: 5,1 Mio €) sowie Rückstellungen für Zinsen im Zusammenhang mit erwarteten Steuernachzahlungen von 3,2 Mio € (im Vorjahr: 7,0 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 2024 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2024

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaf-fungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	2.646,2				2.646,2			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	288,6				288,6			
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	202,3				202,3			
Derivative finanzielle Vermögenswerte								
Hedging Derivate			23,2		23,2		23,2	
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			1.034,4		1.034,4	905,8	128,6	
Sonstige Beteiligungen		121,3			121,3			121,3
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	83,3				89,8		10,7	79,1
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,2				0,2			0,2
Sonstige Ausleihungen	277,1				277,1		277,1	
Gesamt	**3.497,7**	**121,3**	**1.057,6**	**0,0**	**4.683,1**	**905,8**	**439,6**	**200,6**
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	569,8				569,8			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.078,2				1.241,3		1.241,3	
Finanzschulden	12.325,1				12.042,1	2.101,2	9.941,0	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Übrige Derivate				0,2	0,2		0,2	
Gesamt	**13.973,1**	**0,0**	**0,0**	**0,2**	**13.853,4**	**2.101,2**	**11.182,5**	**0,0**

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
Finanzielle Vermögenswerte								
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	
Gesamt	**3.263,6**	**117,9**	**1.315,3**	**0,0**	**4.700,0**	**937,4**	**713,0**	**158,1**
Finanzielle Verbindlichkeiten								
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	
Gesamt	**13.329,3**	**0,0**	**0,0**	**0,7**	**12.335,8**	**2.040,5**	**9.785,9**	**0,0**

Für Zahlungsmittel, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die 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 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. Im September 2024 wurde der Vertrag zum Verkauf der Fraport-Anteile an die GMR Airports Infrastructure Limited unterzeichnet. Der Abschluss der Transaktion steht unter dem Vorbehalt, dass innerhalb von 180 Tagen nach Vertragsunterzeichnung diverse Bedingungen erfüllt werden, die außerhalb des Einflussbereichs der Fraport AG liegen. Der beizulegende Zeitwert zum Bilanzstichtag wurde auf Basis des vereinbarten Kaufpreises und unter Berücksichtigung des aktuellen Währungskurses ermittelt. Zu den vorangegangenen Stichtagen wurde der beizulegende Zeitwert noch auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2024 und 2023 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2024	2023
Finanzielle Vermögenswerte		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	–1,7	–7,7
FVTPL	46,7	0,0
FVOCI mit Recycling	25,7	31,3
FVOCI ohne Recycling	3,6	–12,5
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	–0,5	2,2
FVTPL	0,0	1,2

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

Die Gewinne aus den finanziellen Vermögenswerten FVTPL enthalten die Marktwerte von einem Zinsswap, für den im Laufe des Geschäftsjahres 2024 kein Grundgeschäft bestand sowie insbesondere die Bewertung der Anteile an der VVSS Holding Limited Liability Company zum beizulegenden Zeitwert.

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: sieben).

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Zinsswaps	827,7	560,7	23,0	2,2	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	797,7	530,7	23,2	2,9	0,0	0,0
davon Trading	30,0	30,0	–0,2	–0,7	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	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	23,2	2,9	0,0	0,0
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	0,2	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: sechs) 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 Sicherungsziehungen können sich grundsätzlich bei Auseinanderfallen der wesentlichen Bewertungsparameter von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument ergeben. Aufgrund 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 2024)

in Mio €				31.12.2024
Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
2023	2029	797,7	23,2	3,4 %
Gesamt		**797,7**	**23,2**	

Zinsswaps (Hedge Accounting 2023)

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

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Transaktionspreis und dem Fair Value der Derivate zum Transaktionszeitpunkt in Höhe von 8,2 Mio € wurde im Geschäftsjahr 2023 erfolgswirksam als Aufwand erfasst. Während des Geschäftsjahres 2024 wurden unrealisierte Gewinne in Höhe von 18,7 Mio € (im Vorjahr: 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 4,1 Mio € (im Vorjahr: 2,2 Mio €). Das Zinsergebnis beinhaltet 11,8 Mio € (im Vorjahr: 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.

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 77,3 Mio € (im Vorjahr: 70,3 Mio €), ein EBITDA in Höhe von 23,8 Mio € (im Vorjahr: 13,7 Mio €) und ein EBIT von –6,7 Mio € (im Vorjahr: –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. Unter den anderen bedeutenden nicht zahlungswirksamen Aufwendungen werden in dieser Spalte Zuführungen zu sonstigen Steuerrückstellungen abgebildet.

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 14.579,0 Mio € (im Vorjahr: 13.264,8 Mio €) betreffen mit 9.677,5 Mio € (im Vorjahr: 8.739,7 Mio €) Deutschland. Die langfristigen Vermögenswerte in allen übrigen Ländern in Höhe von 4.901,5 Mio € (im Vorjahr: 4.525,1 Mio €) entfallen im Wesentlichen auf die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2024 Umsatzerlöse in Höhe von 91,5 Mio € (im Vorjahr: 108,3 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 reduzierten sich von 611,2 Mio € im Vorjahr auf 513,4 Mio € zum 31. Dezember 2024. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betrugen im Jahr 2024 835,0 Mio € (im Vorjahr: 792,0 Mio €). Die Gesellschaft hielt zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 2.073,9 Mio € (im Vorjahr: 1.522,2 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 609,6 Mio € (im Vorjahr: 545,2 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betrugen zum 31. Dezember 2024 1.815,1 Mio € (im Vorjahr: 1.864,9 Mio €).

Der Zugang bei den Tochterunternehmen betrifft die Gesellschaft Fraport Australia Pty Ltd (Segment International Activities & Services). Bei den Gemeinschaftsunternehmen sind im Geschäftsjahr 2024 die allivate GmbH (Segment Aviation), die BFA Antalya Havalimani Yiyecek ve Icecek Hizmetleri A.S. (Segment International Activities & Services) sowie die LogiSpace Verwaltungs GmbH (Segment Retail & Real Estate) zugegangen. Die Abgänge bei den Tochterunternehmen betreffen drei Verschmelzungen bei der Fraport USA sowie die Verschmelzung der Fraport Malta Investment Ltd. auf die Fraport Malta Ltd. (Segment International Activities & Services). Bei den Gemeinschaftsunternehmen wurde das Vermögen der M-Port GmbH & Co. KG im Rahmen der Sonderrechtsnachfolge auf die M-Port Verwaltungs GmbH übertragen (Segment Retail & Real Estate). Darüber hinaus erfolgte die Liquidation der Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd. (Segment International Activities & Services). Der Abgang bei den assoziierten Unternehmen betrifft den Verkauf sämtlicher Anteile an der operational services GmbH & Co. KG (Segment International Activities & Services). 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 0,4 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden mit einem Kunden und dessen verbundenen Unternehmen Umsatzerlöse in Höhe von 1.227,4 Mio € (im Vorjahr: 1.087,7 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 2024 wurde ein Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow) in Höhe von 1.179,1 Mio € (2023: 863,2 Mio €) erzielt. Die Verbesserung um 315,9 Mio € gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus dem verbesserten Betriebsergebnis, positiven Effekten aus der Veränderung des Working Capitals sowie einem gestiegenen Saldo aus den Zinsein- und -auszahlungen.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 1.760,5 Mio € um 277,9 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. Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit auf 1.513,6 Mio € (2023: 1.818,9 Mio €).

Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 305,5 Mio € auf 489,9 Mio €. Die Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden waren insbesondere durch die Anleiheemission im zweiten Quartal 2024 beeinflusst. Demgegenüber wirkte sich die Ablösung der bestehenden Anleihe maßgeblich auf die Rückzahlung der langfristigen Finanzschulden aus. Die weiteren wesentlichen Mittelaufnahmen betreffen die Projektfinanzierung bei der Konzern-Gesellschaft Lima.

Unter der Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden und übrigen Finanzierungstätigkeiten sind Auszahlungen für Leasing in Höhe von 43,4 Mio € (2023: 45,2 Mio €) enthalten. Bei den Kapitalerhöhungen „Nicht beherrschende Anteile“ handelt es sich um Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaft Lima.

Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2024 einen Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung von 950,5 Mio € (2023: 796,5 Mio €) aus. Im Berichtsjahr wurden Finanzmittel, die für bestimmte Zahlungsverpflichtungen gehalten werden in Anlehnung an IFRS IC, IFRIC Update April 2022, in der Kapitalflussrechnung nicht mehr als „Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkungen“ gesondert ausgewiesen (weitere Erläuterungen siehe Tz. 30). Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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 €	31.12.2024	31.12.2023
Bank- und Kassenbestände	177,6	290,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt	772,9	506,1
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	**950,5**	**796,5**
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt	1.695,7	1.614,0
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	**2.646,2**	**2.410,5**

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

in Mio €	1.1.2024	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Sonstige zahlungswirksame Veränderungen der Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2024
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	10.232,5	1.892,6	–127,6	0,0	0,0	–16,2	12,2	–996,7	10.996,8
Kurzfristige Finanzschulden	1.521,4	0,0	–1.390,4	133,5	56,8	10,3	0,0	996,7	1.328,3
Sonstige Finanzierung	22,1	0,0	–7,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,7

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 kurzfristigen 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

Sonstige Angaben

44 Performance Share Plan

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 2024 wurden für die PSP-Tranche 2024 161.725 virtuelle Aktien ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2027.

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 ausgerichtetes 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 drei Monate vor Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performance-Periode 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 Alle Angaben in €	Fair Value 31.12.2024 Vorstand	Fair Value 31.12.2024 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2023 Vorstand	Fair Value 31.12.2023 Leitende Mitarbeiter
Geschäftsjahr 2021	57,23	39,09	51,45	37,41
Geschäftsjahr 2022	51,70	39,98	38,79	31,58
Geschäftsjahr 2023	31,70	18,29	28,15	17,39
Geschäftsjahr 2024	36,66	24,57	32,05	22,03

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 2021 bis 2024 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 PSP zugrunde gelegt.

Zum 31. Dezember 2024 beträgt die Rückstellung für die noch laufenden PSP-Tranchen 14,2 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €).

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2024 ein aufwandswirksamer Effekt von 6,8 Mio € (im Vorjahr: 4,9 Mio €), welcher im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfielen 4,8 Mio € (im Vorjahr: 3,4 Mio €) auf Vorstände und 2,0 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €) auf die übrigen Planteilnehmer.

45 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Bürgschaften	1,1	1,1
Garantien	1.557,4	1.482,8
davon Vertragserfüllungsgarantien	1.536,8	1.426,4
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	24,3	100,4
Gesamt	**1.582,8**	**1.584,3**

Die Garantien enthalten mit 1.536,8 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie im geringeren Umfang um Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen. Im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge zum Betrieb der ausländischen Flughäfen ist es üblich, Garantien, auch zur Rückbesicherung etwaiger Finanzierungsgarantien zu begeben. Diese Garantien resultieren somit überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten. 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. 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, unverändert zum Vorjahr 2023, durch die türkische Ziraat Bank gestellt und durch die Gesellschafter entsprechend ihrer Anteile 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 hatte 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 31. Dezember 2024 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt circa 2.193,0 Mio € (im Vorjahr: 1.883,0 Mio €) zeigt. Die Fraport AG als Gesellschafterin, hat entsprechend ihres Anteils an diesem Gemeinschaftsunternehmen eine Finanzierungsgarantie zugunsten des Bankenkonsortiums in Höhe von insgesamt 1.096,5 Mio € (im Vorjahr: 941,5 Mio €) begeben.

Im Zusammenhang mit der aktuell bestehenden Konzession am Flughafen Antalya, Türkei, an der die Fraport AG zu 50 % beteiligt ist, wurden 2024 vertragsgemäß die Gesellschaftergarantien von bislang 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) auf null zurückgeführt. Das Darlehen wurde 2024 vollständig zurückgezahlt. Weiterhin bestand im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 1,9 Mio € (zum 31. Dezember 2023). Diese ist zum Jahresende 2024 erloschen.

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 278,1 Mio € (im Vorjahr: 323,1 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 33,7 Mio € (im Vorjahr: 32,5 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.

Bei den Konzern-Gesellschaften Fraport USA bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 26,4 Mio € (im Vorjahr: 23,3 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Zum Stichtag 31. Dezember 2024 bestanden Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden im Jahr 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen in Höhe von 24,9 Mio € (im Vorjahr: 29,2 Mio €).

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt weiterhin eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 25,4 Mio € (im Vorjahr: 24,1 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.

Im Jahr 2023 fielen 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“ unter die sonstigen Eventualverbindlichkeiten. Die Umsiedlung ist vollständig abgeschlossen. Der Rechtsstreit wurde 2024 zugunsten der Fraport-Gesellschaft in Porto Alegre beigelegt. Im Vorjahr wurden hierfür Aufwendungen in Höhe von umgerechnet 75,4 Mio € unter den Haftungsverhältnissen ausgewiesen.

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: 5,8 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei der Konzern-Gesellschaft Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 11,0 Mio € (im Vorjahr: 9,9 Mio €).

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestanden sonstige Verpflichtungen in Höhe von 301,0 Mio € (im Vorjahr: 161,6 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus langfristigen Lieferverträgen für den Bezug von Strom, Kälte und Wärme in Höhe von 262,9 Mio € (im Vorjahr: 100,4 Mio €). Die Verpflichtungen bezüglich der Stromabnahme belaufen sich in Summe auf 252,0 Mio €. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um einen mehrjährigen Grünstrombeschaffungsvertrag im Wege eines Power Purchase Agreements (Offshore-Windenergieanlagen) mit der EnBW Energie Baden-Württemberg AG. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufzeit von 15 Jahren. Die Stromlieferung aus diesem Windpark soll zum 1. Juli 2026 beginnen. Daneben gibt es noch drei weitere kleinere Stromlieferverträge mit anderen Anbietern. Es bestehen vertragliche Abnahmeverpflichtungen gegenüber der Mainova AG in Höhe von 10,9 Mio. EUR über die Lieferung von Kälte und Wärme.

Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 37,7 Mio € (im Vorjahr: 60,9 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 €	31.12.2024	31.12.2023
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	810,7	1.333,7

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operate Leases

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	9,9	6,8
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	12,5	7,6
länger als 5 Jahre	0,0	0,0
Gesamt	**22,4**	**14,4**

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, der Umfang und die Ausgestaltung von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine 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, sofern im jeweiligen Land möglich, 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. Bei Konzerngesellschaften, typischerweise bei denen, die im Rahmen von Projektfinanzierungen finanziert sind, kann es vorkommen, dass Anlagen bei Banken unterhalten werden, die ein Rating nur im non-Investmentgrade haben. Solche Kreditrisiken werden fortlaufend beobachtet.

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 €	31.12.2024	31.12.2023
Fremdkapitalinstrumente	1.290,4	1.630,8

Die Buchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
AAA	29,8	322,2
AA+	14,8	5,2
AA	284,1	23,2
AA–	78,2	294,8
A+	256,0	295,7
A	195,6	115,6
A–	72,9	236,9
BBB+	146,7	113,0
BBB	174,8	144,1
BBB–	37,5	76,4
BB	0,0	0,0
Nicht geratet	0,0	3,7
Gesamt	**1.290,4**	**1.630,8**

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 €	31.12.2024	31.12.2023
AAA	0,0	25,6
AA+	0,0	0,0
AA	389,1	0,0
AA–	0,0	384,0
A+	678,4	687,5
A	474,8	296,7
A–	543,9	525,6
BBB+	61,5	142,8
BBB	16,3	17,3
BBB–	2,8	0,2
BB+	0,0	0,0
BB	33,0	0,0
BB–	445,7	24,9
B+	0,0	0,0
B	0,0	158,7
B–	0,0	145,1
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	0,7	2,1
Gesamt	**2.646,2**	**2.410,5**

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 sowie dem ausgewogenen Tilgungsprofil der Finanzverbindlichkeiten besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditätsmanagement auf Ebene der Fraport AG 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 2024 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2024

in Mio €	Summe	2025		2026		2027-2031		2032-2036		2037ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	**14.746,1**	390,6	1.203,7	376,9	1.196,5	1.371,1	7.328,6	276,3	1.978,1	77,9	546,4
Leasingverbindlichkeiten	**179,2**	–	39,0	–	37,1	–	62,8	–	6,1	–	34,2
Konzessionsverbindlichkeiten	**2.213,0**	–	58,4	–	60,8	–	326,4	–	353,7	–	1.413,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**569,8**	–	488,5	–	30,9	–	37,9	–	12,5	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**67,4**	–	47,6	–	17,8	–	1,8	–	0,1	–	0,1
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	**–205,7**	–21,6	–	–45,5	–	–138,6	–	–	–	–	–
davon Trading	**0,2**	0,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
davon Hedge Accounting	**–205,9**	–21,8	–	–45,5	–	–138,6	–	–	–	–	–

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2023 stellte sich wie folgt dar:

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
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	**14.112,7**	340,0	1.455,1	328,8	1.039,8	1.288,8	6.665,8	323,5	1.954,0	112,7	604,2
Leasingverbindlichkeiten	**224,8**	–	46,0	–	40,3	–	101,3	–	6,8	–	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	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente											
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	–	–	–	–	–

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 Nettozahlungen 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 Fälligstellung 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 Flughafens 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 bis zum 31. Dezember 2024 bereits 254,3 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 €	31.12.2024		31.12.2023	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-$/PEN	0,80	0,80	0,60	0,60

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 designiert 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): 40 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): 9,25 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 2024 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 34,5 Mio € (im Vorjahr: 13,3 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 34,5 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 34,5 Mio € (im Vorjahr: 14,2 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2024	**34,5**	**0,0**	**34,5**
31.12.2023	–13,3	0,9	–14,2

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 19,2 Mio € (im Vorjahr: 32,4 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 19,2 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 79 Basispunkte (im Vorjahr: 150 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
31.12.2024	**34,5**	**0,0**	**34,5**
31.12.2023	–13,4	0,8	–14,2

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 79 Basispunkte (im Vorjahr: 150 Basispunkte) beträgt –9,8 Mio € (im Vorjahr: –3,6 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um –9,8 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 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“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2024	31.12.2023
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	6,4	6,4
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	3,7	3,8

Die beiden Verschuldungskennzahlen liegen annähernd auf Vorjahresniveau und die Verschuldungskennzahl EBITDA/Interest Expense liegt weiterhin innerhalb der angestrebten Bandbreite. Es wird erwartet, dass sich auch die Verschuldungskennzahl Net Debt/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 2024 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 % (2023: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, Frankfurt am Main, von 20,92 % (2023: 20,92 %) sowie des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrages vom 18./23. April 2001, zuletzt geändert am 17. April 2024, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ist eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, so dass der Stimmrechtsanteil der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH der Stadt Frankfurt am Main zuzurechnen ist. 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		Gemeinschafts-unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits-anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2024	**2,6**	**0,6**	**139,0**	**1,3**	**21,1**
Umsatzerlöse	2023	2,8	0,2	122,4	2,8	18,3
	2024	**3,1**	**6,5**	**94,5**	**5,1**	**86,5**
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2023	1,7	8,4	81,1	17,1	118,4
	2024	**0,0**	**0,0**	**5,7**	**0,0**	**0,0**
Zinsen	2023	0,0	0,0	2,1	0,1	0,0
	2024	**0,0**	**0,0**	**23,6**	**0,1**	**0,2**
Forderungen	2023	0,0	0,0	15,9	0,0	0,0
	2024	**0,0**	**0,0**	**83,3**	**0,2**	**0,0**
Darlehensforderungen	2023	0,0	0,0	46,7	0,1	0,0
	2024	**0,4**	**0,3**	**7,8**	**0,5**	**0,5**
Verbindlichkeiten	2023	0,0	0,0	11,2	2,5	8,9

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 €	2024	2023
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	7,0	7,2
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,8	0,8
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,0
Aktienbasierte Vergütungen	3,1	2,9
Gesamt	**10,9**	**10,9**

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsratstätigkeit. 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 2024 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 2,5 Mio € (im Vorjahr: 2,9 Mio €).

Ein mit einem ehemaligen Vorstandsmitglied bestehender Vertrag zur Erbringung von Beratungsleistungen ist im Jahr 2024 ausgelaufen. Das Vertragsvolumen im Berichtsjahr betrug < 0,1 Mio €. Der Vertrag war 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 Flughafenentgelte 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 2024 erfolgte eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 9,5 %. Darüber hinaus wurden in der Entgeltordnung 2024 die Lärmbemessungsgrundlagen neu festgelegt, lautere Lärmkategorien deutlich belastet sowie weitere Anreize für leiseres Fliegen geschaffen. Die Entgeltordnung 2024 enthält außerdem das Anreizprogramm „Incentive- Programm FRA 2024“ für Airlines mit dem Ziel das Verkehrswachstum am Flughafen Frankfurt/Main zu fördern.

- Zum 1. Januar 2025 tritt eine neue Entgeltordnung in Kraft, die eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 5,7 % vorsieht. Außerdem wurde mit den Fluggesellschaften am Frankfurt Airport ein Entgeltabkommen für die Jahre 2026 bis 2028 abgeschlossen, das weitere Entgeltanpassungen sowie ein auf Wachstum ausgerichtetes Interkont-Incentive-Programm mit dem Ziel, die Hub-Funktionalität zu fördern, vorsieht.

- Flughafenentgelte machten im Berichtsjahr 36,29 % (im Vorjahr: 35,21 %) 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 2024 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 13,30 % (im Vorjahr: 14,83 %) und auf Infrastrukturentgelte 13,95 % (im Vorjahr: 13,57 %).

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsauflagen unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 36,46 % (im Vorjahr: 36,39 %) 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 hatte 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 in 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 abgeschlossen. Die zweite Start- und Landebahn sowie der Flugsicherungstower wurden im April 2023 in Betrieb genommen. Der Bau des neuen Passagierterminals ist ebenfalls zum großen Teil abgeschlossen. Die Inbetriebnahme ist für Ende März 2025 vorgesehen. Aufgrund der Größe und Komplexität des Projektes sind mit dem Ausbauprogramm weiterhin 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 zehn 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.

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 2024 erneut eine Einigung für den Flughafen in Fortaleza erzielt. Bezüglich weiterer Erläuterungen wird auf Tz. 7 verwiesen. 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. Im Mai 2024 war der Flughafen in Porto Alegre von starken Überschwemmungen im Bundesstaat betroffen, die zu einer rund sechsmonatigen Einstellung des Flugbetriebs führten und erhebliche Schäden an der Infrastruktur verursachten. Nach der Wiedereröffnung mit eingeschränktem Betrieb im Oktober hat der Flughafen Porto Alegre nach Abschluss der wesentlichen Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen im Dezember 2024 wieder den vollen Betrieb aufgenommen.

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

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

51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2024 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- AirIT 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 2024 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 Services GmbH
- Fraport Ground Services GmbH
- FraSec Flughafensicherheit GmbH

52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2024 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

First Maven Pty Ltd., Melbourne, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 2. April 2024 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 26. März 2024 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,06 % (das entspricht 4.677.749 Stimmrechten) betragen hat.

Lazard Asset Management LLC, Wilmington, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 7. November 2024 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 5. November 2024 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,07 % (das entspricht 2.837.409 Stimmrechten) betragen hat.

ClearBridge Investments Limited, Sydney, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 24. Dezember 2024 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 20. Dezember 2024 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,02 % (das entspricht 2.793.596 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2024 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 2024 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 2024): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % (Mitteilung vom 25. Juni 2010), First Maven Pty Ltd. 5,06 %, ATLAS Infrastructure Partners Ltd. 3,08 % (Mitteilung vom 3. Februar 2023), Lazard Asset Management LLC 3,07 % und ClearBridge Investments Limited 3,02 %. 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 25,10 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

53 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 13. Dezember 2024 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 dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2024

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 774,4 Tsd € (im Vorjahr: 775,3 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €				2024	2023
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	768,3	1.584,5	849,0	2.352,8	2.516,7
Anke Giesen	549,2	1.180,3	647,0	1.729,5	1.847,0
Julia Kranenberg	537,6	619,8	379,0	1.157,4	1.220,2
Dr. Pierre Dominique Prümm	548,7	1.000,5	613,5	1.549,2	1.220,8
Prof. Dr. Matthias Zieschang	608,2	1.258,5	647,0	1.866,7	2.005,6
Summe	**3.012,0**	**5.643,6**	**3.135,5**	**8.655,6**	**8.810,3**

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 2024) sowie die zugewendete PSP-Tranche 2024 zum Auslobungszeitpunkt. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ ist die PSP-Tranche 2024 enthalten.

Erfasster Aufwand aus PSP für den Vorstand

in Tsd €	2024	2023
Dr. Stefan Schulte	1.373,0	985,3
Anke Giesen	1.046,3	750,9
Julia Kranenberg	530,2	360,8
Dr. Pierre Dominique Prümm	707,5	439,9
Prof. Dr. Matthias Zieschang	1.046,3	750,9
Summe	**4.703,3**	**3.287,8**

Der erfasste Aufwand aus PSP beinhaltet die periodengerechten Zuführungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten PSP-Tranchen für die aktiven Vorstände.

Darüber hinaus wurde ein Aufwand aus der Zuführung zu den Rückstellungen für die noch nicht ausgezahlten PSP-Tranchen 2021 und 2022 für das ehemalige Vorstandsmitglied Michael Müller (ausgeschieden am 30. September 2022) in Höhe von 132,6 Tsd € (im Vorjahr: 126,7 Tsd €) erfasst.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2024 insgesamt mit 1.515,5 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.321,4 Tsd €).

Im Geschäftsjahr wurden keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.919 Tsd € (im Vorjahr: 1.856 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betrugen zum Bilanzstichtag 11.430 Tsd € (im Vorjahr: 10.605 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 22.475 Tsd € (im Vorjahr: 23.764 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 2024

Im Geschäftsjahr 2024 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 132,8 Tsd € (im Vorjahr: 99,9 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	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender **Dr. Stefan Schulte**	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – Fraport Ausbau Süd GmbH **Mitglied im Aufsichtsrat:** – Deutsche Post AG (bis 3.5.2024) **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**	**Vorsitzende des Aufsichtsrats:** – Fraport Ground Services GmbH **Mitglied im Aufsichtsrat:** – Fraport Ausbau Süd GmbH **Mitglied der Gesellschafterversammlung:** – Airport Cater Service GmbH – Medical Airport Service GmbH – Terminal for Kids gGmbH – Terminal for Kids Services GmbH (seit 15.2.2024) – Fraport Ground Services GmbH **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 International de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL **Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 14.4.2024) **Mitglied im Aufsichtsrat:** – Fraport Ausbau Süd GmbH – FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 14.4.2024) **Mitglied des Vorstands:** – Flughafen Forum und Region – stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF) **Mitglied im Präsidium:** – DVF Deutsches Verkehrsforum e.V. (Schatzmeister) (seit 1.4.2024)
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	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender des Aufsichtsrats **Michael Boddenberg** Hessischer Minister der Finanzen a.D. (Bezüge 2024: 153.000 €; Bezüge 2023: 131.000 €)	**Mitglied des Vorstands:** – Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach (seit 1.1.2024) **Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach (bis 18.1.2024) – Zentralgenossenschaft des europäischen Fleischergewerbes (Zentrag eG) **Mitglied im Aufsichtsrat:** – Messe Frankfurt GmbH (bis 18.1.2024) **Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:** – Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a.M. / Erfurt (2. stellv. Vorsitzender des Verwaltungsrats) (bis 31.10.2024) – "hessenstiftung - familie hat zukunft" (bis 18.1.2024) – Hessische Kulturstiftung (bis 18.1.2024) – Leibniz-Institut für Finanzmarktforschung SAFE (LIF-SAFE) e.V. (bis 18.1.2024) – Stiftung „Europäische Akademie der Arbeit in der Universität Frankfurt am Main“ (bis 18.1.2024) – Stiftung Kloster Eberbach (bis 18.1.2024) – Stifterversammlung der Polytechnischen Gesellschaft e.V. (bis 18.1.2024) – Rheingau Musik Festival (bis 18.1.2024) – Institute for Law and Finance
Stellvertretender Vorsitzender **Mathias Venema** Gewerkschaftssekretär ver.di Hessen (Bezüge 2024: 91.500 €; 2023: 84.500 €)	
Devrim Arslan Assistent des Vorstands der komba-Gewerkschaft (bis 16.6.2024) Vorstandsvorsitzender der Komba Gewerkschaft KV Flughafen Frankfurt (seit 17.6.2024) (Bezüge 2024: 61.000 €; 2023: 57.438,35 €)	**Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – Fraport Ground Services GmbH
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 (bis 3.9.2024), Mitglied im Konzernbetriebsrat der Fraport AG (seit 4.9.2024) (Bezüge 2024: 73.000 €; 2023: 42.410,96 €)	
Dr. Bastian Bergerhoff Stadtkämmerer und Personaldezernent der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2024: 69.000 €; 2023: 57.000 €)	**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 – Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH – Thüga AG (seit 1.7.2024) **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 **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	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Hakan Bölükmese Betriebsratsvorsitzender Fraport AG (bis 31.7.2024) freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH (seit 9.8.2024) (Bezüge 2024: 87.000 €; 2023: 82.500 €)	**Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:** – Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung
Ines Born Gewerkschaftssekretärin, Ressortkoordinatorin, ver.di Bundesverwaltung, Ressort 3 (Bezüge 2024: 40.000 €; 2023: 32.095,89 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH
Kathrin Dahnke Selbstständige Unternehmensberaterin (Bezüge 2024: 56.000 €; 2023: 32.849,31 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** – B. Braun SE, Melsungen – Knorr-Bremse AG, München – Jungheinrich AG, Hamburg – Aurubis AG, Hamburg
Dr. Margarete Haase **s**elbstständige Unternehmensberaterin (Bezüge 2024: 107.000 €; 2023: 102.000 €)	**Vorsitzende des Aufsichtsrats:** – ams OSRAM AG **Mitglied im Aufsichtsrat:** – ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam
Harry Hohmeister Vorstand "Globale Märkte und Netzmanagement" Deutsche Lufthansa AG (bis 30.6.2024) Business Advisor und ehemaliges Vorstandsmitglied der Lufthansa Group (seit 1.7.2024) (Bezüge 2024: 40.000 €; 2023: 25.287,67 €)	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – Eurowings GmbH (bis 30.6.2024) – EW Discover (Discover Airlines) (bis 30.6.2024) **Mitglied im Aufsichtsrat:** – Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei
Mike Josef Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2024: 61.000 €; 2023: 38.410,96 €)	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – ABG Frankfurt Holding – Bäderbau Frankfurt GmbH & Co. KG – Bäderbetriebe Frankfurt GmbH – Dom Römer GmbH (bis 15.1.2024) – FrankfurtRheinMain GmbH – Mainova AG – Messe Frankfurt GmbH (seit 26.6.2024) – RMV GmbH (seit 22.11.2024) – Sportpark Stadion Frankfurt am Main Holding GmbH – Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt **Mitglied im Aufsichtsrat:** – Messe Frankfurt GmbH (bis 25.6.2024) – RMV GmbH (bis 21.11.2024) – Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (bis 12.6.2024)
Frank-Peter Kaufmann Pensionär, selbstständiger Unternehmensberater (Bezüge 2024: 73.000 €; 2023: 70.000 €)	
Sidar Kaya Kaufmännischer Angestellter und Betriebsrat der Fraport Ground Services GmbH (bis 8.8.2024) 2. stellvertretender BR-Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs der Fraport AG/FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH (seit 9.8.2024) (Bezüge 2024: 75.000 €; 2023: 42.410,96 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** – Fraport Ground Services GmbH
Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D., Rechtsanwalt (Bezüge 2024: 105.000 €; 2023: 84.500 €)	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – Dietz AG **Non executive Director:** – European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt) **Vorsitzender des Beirats:** – Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Karin Knappe Betriebsratsmitglied und Vorsitzende des Konzernbetriebsrats, Fraport AG (bis 29.7.2024) Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH (seit 9.8.2024) (Bezüge 2024: 73.000 €; 2023: 65.000 €)	**Mitglied im Vorstand:** – Vertreterversammlung Unfallkasse Hessen – Vertreterversammlung Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. **Mitglied im Verwaltungsrat:** – Medizinischer Dienst Hessen **Vertreterversammlung:** – Mitglied der Vertreterversammlung Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation
Felix Kreutel Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG (Bezüge 2024: 59.000 €; 2023: 34.849,31 €)	**Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:** – Fraport Facility Services GmbH **Mitglied im Aufsichtsrat:** – Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
Matthias Pöschko Betriebsratsmitglied (bis 31.8.2024) Feuerwehrmann (seit 1.9.2024) (Bezüge 2024: 72.000 €; 2023: 66.000 €)	
Sonja Wärntges Vorsitzende des Vorstands der Branicks Group AG (vormals DIC Asset AG) (Bezüge 2024: 74.000 €; 2023: 66.000 €)	**Vorsitzende des Aufsichtsrats:** – DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA **Mitglied des Aufsichtsrats:** – VIB Vermögen AG – BBI Bürgerliches Brauhaus Immobilien AG (bis 7.10.2024)
Prof. Dr. Katja Windt Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH (Bezüge 2024: 72.000 €; 2023: 62.000 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** – Ford Otomotiv Sanayi A.S., Istanbul, Türkei
Özgür Yalcinkaya Kaufmännischer Angestellter und Betriebsratsvorsitzender der Fraport Ground Services GmbH (bis 8.8.2024) 1. stellvertretender BR-Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs der Fraport AG/FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH (seit 9.8.2024) (Bezüge 2024: 74.000 €; 2023: 43.410,96 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** – Fraport Ground Services GmbH

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 €
	2024	**100**	**0**	**0** [1) 2)]
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2021	100	–72	–20 [1)]
	2024	**100**	**2.252**	**866** [3)]
AirlT Services GmbH, Lautzenhausen	2023	100	2.254	943 [3)]
	2024	**100**	**14.426**	**–3.814**
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2023	100	–596	0
	2024	**100**	**162.630**	**9.684** [3)]
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2023	100	162.655	9.548 [3)]
	2024	**100**	**26**	**90** [3)]
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	26	90 [3)]
	2024	**100**	**0**	**0** [1) 2)]
Daport S.A., Dakar, Senegal	2021	100	421	–4 [1)]
	2024	**51**	**1.269**	**184**
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2023	51	1.084	156
	2024	**100**	**384**	**–221**
Fraport Antalya Havalimanı İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei	2023	100	403	–334
	2024	**100**	**2.236**	**980**
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2023	100	2.115	–1.804
	2024	**100**	**534**	**505** [3)]
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	10	–206 [3)]
Fraport Australia Pty Ltd. Sydney/Australien	**2024**	**100**	**0**	**0** [4)]
	2024	**100**	**61**	**–1**
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2023	100	62	–1
	2024	**100**	**24**	**0** [3)]
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	24	0 [3)]
	2024	**100**	**97.077**	**3.824**
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2023	100	112.020	2.351
	2024	**100**	**128.104**	**–11.783**
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2023	100	166.071	1.470
	2024	**100**	**5**	**–2** [1)]
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2023	100	7	0 [1)]
	2024	**100**	**42.009**	**1.468** [3)]
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2023	100	42.000	1.256 [3)]
	2024	**100**	**7.320**	**169**
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2023	100	7.151	302
	2024	**100**	**8.633**	**1.884**
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2023	100	6.936	284
	2024	**100**	**4.735**	**2.033** [3)]
Fraport Facility Services GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	4.758	–787 [3)]
	2024	**100**	**1.661**	**–6.543** [3)]
Fraport Ground Services GmbH	2023	100	1.296	–331 [3)]
	2024	**100**	**11.638**	**5.555** [3) 5)]
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2023	100	11.563	4.059 [3) 5)]
	2024	**100**	**363.505**	**10.371**
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2023	100	328.134	37.625
	2024	**100**	**342.348**	**365**
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2023	100	316.324	24.801

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2024	**100**	**34.374**	**7.421**
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2023	100	33.757	5.458
	2024	**100**	**6.329**	**7.229**
Fraport New York Inc., New York, USA	2023	100	6.881	3.856
	2024	**100**	**3.293**	**279**
Fraport Newark LLC., Newark, USA	2023	100	2.822	681
	2024	**100**	**35**	**2**
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	33	2
	2024	**100**	**36**	**2**
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	34	2
	2024	**99,99**	**0**	**0** [1]
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2023	99,99	0	0 [1]
	2024	**100**	**2.888**	**499**
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2023	100	2.269	1.367
	2024	**100**	**350**	**–375** [3]
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	350	1.314 [3]
	2024	**100**	**4.976**	**1.527** [3] [5]
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2023	100	4.962	–71 [3] [5]
	2024	**100**	**51**	**2**
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	49	2
	2024	**100**	**7.925**	**4.451** [3] [5]
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2023	100	7.611	4.384 [3] [5]
	2024	**65**	**166.127**	**70.040**
Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, Griechenland	2023	65	142.217	51.493
	2024	**65**	**142.325**	**38.603**
Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, Griechenland	2023	65	103.719	25.671
	2024	**65**	**12.232**	**2.432**
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A., Athen, Griechenland	2023	65	9.792	1.942
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	**2024**	**100**	**1.916**	**306**
	2023	100	1.452	–268
	2024	**100**	**194.138**	**8.333**
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2023	100	196.187	1.797
	2024	**100**	**7.752**	**7.911**
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	2023	100	–445	4.964
	2024	**100**	**65.644**	**20.421**
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2023	100	51.130	24.084
	2024	**60**	**106.309**	**8.354**
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2023	60	100.617	5.781
	2024	**100**	**–23.990**	**–9.116**
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2023	100	**–96**	**–2.818**
	2024	**100**	**–110**	**–105**
Fraport Washington LLC, Washington, USA	2023	100	0	0
	2024	**85**	**2.197**	**2.225**
Fraport Washington Partnership LLC, Washington, USA	2023	85	–110	–112
	2024	**100**	**7.538**	**–1.221** [3]
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	7.516	–1.414 [3]
	2024	**100**	**4.621**	**–463** [3]
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	4.619	9.615 [3]
	2024	**100**	**1.061**	**861** [3]
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	1.059	1.220 [3]
	2024	**100**	**25**	**0** [1]
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2023	100	25	0 [1]
	2024	**100**	**147**	**111** [3]
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2023	100	164	124 [3]
	2024	**80,01**	**879.411**	**37.883**
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2023	80,01	630.405	32.362
	2024	**51**	**11.212**	**2.149**
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2023	51	9.919	1.658

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2024	**50**	**7.669**	**1.990**
AirITSystems GmbH, Hannover	2023	50	6.797	1.922
allivate GmbH, Frankfurt am Main	**2024**	**50**	**412**	**–113** [4]
BFA Antalya Havalimani Yiyecek ve Icecek Hizmetleri A.Ş., Antalya, Türkei	**2024**	**40**	**2**	**0** [4]
	2024	**49**	**13.896**	**2.156**
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2023	49	11.740	–480
	2024	**50**	**1.906**	**325**
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main	2023	50	1.581	363
	2024	**50**	**46.200**	**10.958**
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2023	50	49.489	12.635
	2024	**50**	**25**	**1**
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2023	50	24	1
	2024	**51/50**	**148.657**	**187.560** [6]
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.Ş., Antalya, Türkei	2023	51/50	95.751	169.475 [6]
	2024	**49/50**	**766.318**	**–33.499** [7]
Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Antalya, Türkei	2023	49/50	738.137	10.164 [7]
	2024	**49**	**16.906**	**5.873**
FraSec Aviation Security GmbH, Frankfurt am Main	2023	74	14.917	4.146
	2024	**33,33**	**3.470**	**634**
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2023	33,33	2.835	–1.320
LogiSpace Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	**2024**	**50**	**21**	**–4** [4]
	2024	**50**	**22.466**	**3.626**
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2023	50	20.686	3.709
	2024	**50**	**159**	**–3**
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2023	50	24	0
	2024	**52**	**11.592**	**2.163**
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2023	52	10.358	1.782
	2024	**50**	**5.888**	**1.191**
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2023	50	6.304	1.712
	2024	**50**	**2.945**	**0**
PEG Europa Real Estate GmbH, Neu-Isenburg	2023	50	2.945	–4
	2024	**50**	**4.868**	**604**
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2023	50	4.265	299

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2024	**49**	**–17.990**	**–5.111**
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2023	49	–12.938	–3.261
	2024	**50**	**–86**	**40**
FraScout GmbH, Offenbach am Main	2023	50	–126	–151
	2024	**25**	**0**	**0** [1) 2)]
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern	2022	25	–425.812	–67.604

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
	2024	**10**	**40.122**	**–43.087** [8]
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2023	10	98.028	–45.053 [8]
	2024	**20**	**1.380**	**721**
Flughafen Parken GmbH, München	2023	20	1.369	525
	2024	**13,51**	**0**	**0** [1]
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2023	13,51	0	0 [1]
PCF Perishable-Center GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	**2024**	**10**	**0**	**0** [2]
	2023	10	1.527	2.275
PCF Perishable-Center Verwaltungs-GmbH, Frankfurt am Main	**2024**	**10**	**0**	**0** [2]
	2023	10	2.720	1.106
	2024	**5,1**	**0**	**0** [2]
The Squaire GmbH & Co. KG, Bonn	2023	5,1	–668.878	–15.813

[1] Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation
[2] Aktueller Abschluss liegt nicht vor
[3] IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme
[4] Zugang im Jahr 2024
[5] Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar)
[6] 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte
[7] 49 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte
[8] Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März

Frankfurt am Main, 11. März 2025

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

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

Weitere Informationen

279 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

280 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

288 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

292 Zehn-Jahresübersicht

294 Glossar

297 Finanzkalender 2025

297 Verkehrskalender 2025 / 2026

297 Impressum

MITEINANDER

Die erfolgreiche Umsetzung der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 erfordert die Weiterentwicklung unserer Arbeitsweise als Teil der Unternehmenskultur. Wir verstehen uns noch stärker als große Gemeinschaft, die durch ein gemeinsames Verständnis verbunden ist: Wir halten bei Fraport über alle Bereiche und Konzern-Gesellschaften zusammen und unterstützen uns gegenseitig. Miteinander können wir unsere Ansprüche und Ziele erreichen.

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, 11. März 2025

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 2024, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Den Vergütungsbericht nach § 162 AktG, auf den vom Konzernanhang unter den Nummern 44 und 54 aus verwiesen wird, haben wir nicht inhaltlich geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die im zusammengefassten Lagebericht enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung und die Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f und 315d HGB, auf die im 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 lageberichtsfremden 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 vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS® Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), 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 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024; unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich dabei nicht auf die Inhalte des Vergütungsberichts; 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 und der lageberichtsfremden Angaben sowie 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 verbotenen 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 bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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, insbesondere des Investments in den brasilianischen Flughafen Porto Alegre, 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 4.547,5 (Vorjahr: Mio. EUR 4.146,8) und „Sachanlagen“ in Höhe Mio. EUR 9.850,3 (Vorjahr: Mio. EUR 8.951,5) aus. Zusammen machen diese Posten rund 71,1 % % der Bilanzsumme (Vorjahr: 69,3 %) 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 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte entfallen Mio. EUR 292,4 (Vorjahr: Mio. EUR 344,1) auf das Investment in den brasilianischen Flughafen Porto Alegre, dessen Flugbetrieb im Geschäftsjahr 2024 infolge der schweren Überschwemmungen im brasilianischen Bundesstaat Rio Grande do Sul zeitweise eingestellt werden musste. Von den Sachanlagen entfallen 96,5 % auf Sachanlagen der Fraport AG (Vorjahr: 95,9 %). 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 2025 bis 2030 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 2030 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 2024 wurden bei den Sachanlagen Wertminderungen in Höhe von Mio. EUR 20,2 (Vorjahr: keine) für nicht mehr werthaltige im Bau befindliche Flughafeninfrastruktur im Terminal 1 am Flughafen Frankfurt erfasst. Darüber hinaus wurden bezogen auf die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte keine Wertminderungen identifiziert.

Die durch die gesetzlichen Vertreter vorgenommenen Beurteilungen der Werthaltigkeit sind von deren Einschätzung 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 war dieser Sachverhalt 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 zunächst ein Verständnis über die Geschäftstätigkeit und die eingerichteten Prozesse verschafft und für identifizierte prüfungsrelevante Kontrollen eine Beurteilung der Ausgestaltung vorgenommen sowie festgestellt, ob deren Implementierung erfolgt ist. In diesem Zusammenhang haben wir Befragungen relevanter Ansprechpartner durchgeführt sowie Gremienprotokolle, Unterlagen zur Investitionsplanung und zur Wirtschaftsplanung auf Indizien für potenzielle Wertminderungen durchgesehen. Dabei haben wir insbesondere auf Hinweise zu wesentlichen Risiken, negativen Geschäftsentwicklungen und Anpassungen der Geschäftsstrategie sowie unerwarteten Marktveränderungen geachtet.

Darauf aufbauend haben wir die verwendeten Discounted-Cashflow Modelle anhand von Wesentlichkeitsüberlegungen sowie unter Risikoaspekten ausgewählt und in Hinblick auf die Berechnungsmethodik sowie getroffenen Schätzungen 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. Soweit wir es für unser Prüfungsurteil für erforderlich erachtet haben, haben wir die Gegebenheiten an ausgewählten ausländischen Flughäfen, insbesondere auch am von schweren Überschwemmungen betroffenen Flughafen von Porto Alegre persönlich in Augenschein genommen, um die in der Konzernplanung getroffenen Annahmen in Hinblick auf ihre Realisierbarkeit einschätzen zu können. 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. Bei in Einzelfällen identifiziertem Wertminderungsbedarf haben wir geprüft, ob Wertminderungen sachgerecht erfasst wurden. 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 und Richtigkeit 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 zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, die die Angaben zur nichtfinanziellen Berichterstattung nach §§ 289b bis 289e HGB sowie §§ 315b und 315c HGB enthält,
- die Erklärung zur Unternehmensführung,
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen als „ungeprüft“ gekennzeichneten lageberichtsfremden Angaben,
- sämtliche Informationen auf Internetseiten der Gesellschaft, auf die über nicht im Gesetz vorgesehene Querverweise vom zusammengefassten Lagebericht aus verwiesen wird,
- die Versicherungen 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, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG 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 Accounting Standards, 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 zusammengefasste Lagebericht 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 zusammengefassten Lagebericht 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 zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lagebericht 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 bedeutsame 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 zusammengefassten Lagebericht 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 Accounting Standards, 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.

- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lagebericht 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 in internen Kontrollen, 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 283a36ea0d2834f9c46a1ab9c9c35660a277adbd484d2bfdd36467144f9046d2 aufweist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (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 zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 Abschlussprüfers 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.

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 zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 28. Mai 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt und im Anschluss vom Aufsichtsrat mündlich sowie am 10. /13. Dezember 2024 schriftlich beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2023 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 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 zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk 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 11. März 2025

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kirsten Gräbner-Vogel	Thomas Lüdke
Wirtschaftsprüferin	Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über die im mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Konzernlagebericht enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

Prüfungsurteil

Wir haben die im Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Konzernlageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e, 315b und 315c HGB einschließlich der in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung enthaltenen Angaben zur Erfüllung der Anforderungen nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (nachfolgend die „zusammengefasste nichtfinanzielle Berichterstattung“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren Verweise auf Informationen der Gesellschaft außerhalb des Konzernlageberichts sowie in der nichtfinanziellen Berichterstattung genannte externe Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte zusammengefasste nichtfinanzielle Berichterstattung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit §§ 289b bis 289e, 315b und 315c HGB und den Anforderungen nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen 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. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen der IDW Qualitätsmanagementstandards und des International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die zusammengefasste nichtfinanzielle Berichterstattung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung

Die einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Die gesetzlichen Vertreter haben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe vorgenommen. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher. Auch die Quantifizierung von nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die in der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung angegeben wurden, unterliegt inhärenten Unsicherheiten.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die zusammengefasste nichtfinanzielle Berichterstattung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur nichtfinanziellen Berichterstattung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung angewandten Prozess.

- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.

- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.

- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung beurteilt.

- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt.

- analytische Prüfungshandlungen bzw. Einzelfallprüfungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung durchgeführt.

- die Darstellung der Informationen in der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung gewürdigt.

- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Berichterstattung gewürdigt.

Verwendungsbeschränkung

Wir erteilen den Vermerk auf Grundlage unserer mit der Gesellschaft geschlossenen Auftragsvereinbarung (einschließlich der „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ vom 1. Januar 2024 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 am Main, den 11. März 2025

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Lüdke
Wirtschaftsprüfer

Daniel Oehlmann
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahresübersicht

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung[1)]

in Mio €	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Umsatzerlöse	**4.427,0**	**4.000,5**	**3.194,4**	**2.143,3**	**1.677,0**	**3.705,8**	**3.478,3**	**2.934,8**	**2.586,2**	**2.598,9**
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	62,3	50,5	39,9	38,0	37,9	37,9	35,9	36,3	34,9	29,9
Sonstige betriebliche Erträge	86,6	59,0	139,3	354,6	81,8	40,9	88,2	38,9	332,9	49,8
Gesamtleistung	**4.575,9**	**4.110,0**	**3.373,6**	**2.535,9**	**1.796,7**	**3.785,0**	**3.602,7**	**3.010,4**	**2.954,4**	**2.679,1**
Materialaufwand	–1.851,5	–1.637,3	–1.101,6	–750,7	–688,6	–1.197,4	–1.089,1	–720,4	–621,9	–610,4
Personalaufwand	–1.202,4	–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
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–220,2	–192,7	–205,5	–143,9	–146,6	–184,5	–202,3	–193,9	–211,7	–193,2
EBITDA	**1.301,8**	**1.204,0**	**1.029,8**	**757,0**	**–250,6**	**1.180,3**	**1.129,0**	**1.003,2**	**1.054,1**	**848,8**
Abschreibungen	–532,3	–501,2	–465,3	–443,3	–457,5	–475,3	–398,5	–360,2	–360,4	–328,3
Betriebliches Ergebnis/EBIT	**769,5**	**702,8**	**564,5**	**313,7**	**–708,1**	**705,0**	**730,5**	**643,0**	**693,7**	**520,5**
Zinsergebnis	–204,8	–217,0	–260,5	–224,9	–165,8	–165,0	–168,4	–157,5	–106,9	–125,6
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	74,0	84,5	77,0	18,8	–55,0	46,1	98,8	30,9	–4,6	37,6
Sonstiges Finanzergebnis	43,0	–16,4	–147,1	8,8	–4,3	3,9	9,5	–10,3	–0,8	1,3
Finanzergebnis	**–87,8**	**–148,9**	**–330,6**	**–197,3**	**–225,1**	**–115,0**	**–60,1**	**–136,9**	**–112,3**	**–86,7**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	**681,7**	**553,9**	**233,9**	**116,4**	**–933,2**	**590,0**	**670,4**	**506,1**	**581,4**	**433,8**
Ertragsteuern	–179,8	–123,4	–67,3	–24,6	242,8	–135,7	–164,7	–146,4	–181,1	–136,8
Konzern-Ergebnis	**501,9**	**430,5**	**166,6**	**91,8**	**–690,4**	**454,3**	**505,7**	**359,7**	**400,3**	**297,0**
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	51,3	37,3	34,2	9,0	–32,8	33,6	31,8	29,5	24,9	20,5
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	**450,6**	**393,2**	**132,4**	**82,8**	**–657,6**	**420,7**	**473,9**	**330,2**	**375,4**	**276,5**
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	**4,88**	**4,26**	**1,43**	**0,90**	**–7,12**	**4,55**	**5,13**	**3,57**	**4,07**	**3,00**
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	**4,88**	**4,26**	**1,43**	**0,89**	**–7,09**	**4,54**	**5,11**	**3,56**	**4,06**	**2,99**

Kennzahlen	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Operativer Cash Flow (Mio €)	1.179,1	863,2	787,3	392,6	–236,2	952,3	802,3	818,7	583,2	652,2
Free Cash Flow (Mio €)	–674,7	–656,4	–741,0	–772,3	–1.400,0	–373,5	6,8	393,1	301,7	393,6
EBITDA-Marge (%)	29,4	30,1	32,2	35,3	–14,9	31,9	32,5	34,2	40,8	32,7
EBIT-Marge (%)	17,4	17,6	17,7	14,6	–42,2	19,0	21,0	21,9	26,8	20,0
Umsatzrendite (%)	15,4	13,8	7,3	5,4	–55,6	15,9	19,3	17,2	22,5	16,7
Fraport-Assets (Mio €)	13.988,8	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
ROFRA (%)	6,3	6,6	6,0	3,4	–8,3	8,8	11,1	10,0	11,4	9,4
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	58,50	54,76	38,05	59,18	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94
Dividende je Aktie (€)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,50	1,50	1,35
Passagieraufkommen in Frankfurt	61.561.247	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
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	19.001	17.840	18.850	18.419	21.164	22.514	21.961	20.673	20.322	20.720

Bilanz-Kennzahlen	31.12.2024	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
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	184,9	184,9	138,7	138,7	124,7
Netto-Finanzschulden (Mio €)	8.388,5	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
Capital Employed (Mio €)	13.217,1	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
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	6,4	6,4	6,9	8,4	–22,1	3,5	3,1	3,5	2,2	3,3
Gearing Ratio (%)	173,3	178,6	180,6	169,7	152,9	93,3	88,7	94,2	65,4	83,8
Verschuldungsgrad (%)	41,4	40,8	40,1	39,2	39,3	32,8	31,0	32,4	26,6	31,4
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	711,4	893,5	896,6	1.622,4	–2.342,7	435,5	441,9	444,2	404,0	425,4
Working Capital (Mio €)	3.071,1	3.035,2	2.432,6	2.608,3	1.675,6	558,4	717,9	575,1	840,9	606,0
Konzern-Liquidität (Mio €)	3.936,6	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)] Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

Konzern-Bilanz[1)]

in Mio €	31.12.2024	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
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	41,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	4.547,5	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
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	98,6	97,0	95,9	105,8	119,1	131,1	134,5	132,4	146,7	161,2
Sachanlagen	9.850,3	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
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	82,6	69,5	69,1	88,6	123,3	93,3	88,8	96,4	79,6	74,5
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	556,8	518,0	491,4	71,3	165,5	242,2	260,0	268,1	209,7	237,6
Andere Finanzanlagen	834,3	953,1	1.173,4	932,3	350,3	503,0	426,1	488,6	561,7	659,2
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	107,9	100,2	87,2	276,6	233,2	193,7	195,0	190,9	173,3	167,0
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	85,5	95,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	5,4
Latente Steueransprüche	93,0	102,3	159,5	182,6	175,8	78,6	56,7	41,0	36,9	33,4
Langfristige Vermögenswerte	**16.275,8**	**15.053,1**	**14.236,7**	**12.991,3**	**11.971,2**	**11.576,9**	**10.106,4**	**9.779,3**	**7.697,7**	**7.926,3**
Vorräte	24,8	28,0	25,5	20,3	22,3	23,6	28,9	29,3	37,9	42,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	288,6	271,5	177,1	152,3	125,4	203,1	177,9	143,5	129,6	154,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	983,7	1.085,2	409,0	272,7	321,0	203,3	304,3	245,5	259,7	310,8
Ertragsteuerforderungen	33,7	42,5	33,3	20,9	10,1	25,2	13,1	5,4	11,9	7,4
Zahlungsmittel	2.646,2	2.410,5	2.585,2	2.662,8	1.864,4	788,9	801,3	629,4	736,0	406,0
Kurzfristige Vermögenswerte	**3.977,0**	**3.837,7**	**3.230,1**	**3.129,0**	**2.664,2**	**1.447,4**	**1.325,5**	**1.053,1**	**1.175,1**	**921,0**
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	**0,0**	**0,1**	**11,4**	**119,7**	**0,0**	**0,0**	**17,2**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,9	923,6	923,1
Kapitalrücklage	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	598,5	596,3	594,3
Gewinnrücklagen	3.306,2	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
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	4.828,6	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
Nicht beherrschende Anteile	349,5	273,6	222,5	155,9	139,9	180,1	187,7	160,6	101,1	74,4
Eigenkapital	**5.178,1**	**4.592,3**	**4.131,9**	**3.909,0**	**3.758,7**	**4.623,2**	**4.368,0**	**4.028,7**	**3.841,4**	**3.511,7**
Finanzschulden	10.996,8	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
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	81,3	78,6	62,3	71,8	42,6	41,4	45,5	42,4	41,8	42,5
Sonstige Verbindlichkeiten	1.142,9	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
Latente Steuerverpflichtungen	164,1	52,1	41,3	37,7	39,7	212,7	228,3	203,8	173,6	172,2
Pensionsverpflichtungen	36,5	35,8	31,7	41,7	46,7	40,2	31,7	34,2	33,2	30,7
Ertragsteuerrückstellungen	63,2	47,3	77,0	83,7	51,0	69,7	74,2	70,3	71,8	62,1
Sonstige Rückstellungen	113,3	118,9	136,3	160,7	196,5	158,7	160,2	147,2	147,2	201,6
Langfristige Schulden	**12.598,1**	**11.718,3**	**11.232,6**	**10.895,4**	**9.631,7**	**7.828,3**	**5.656,9**	**5.543,6**	**4.112,5**	**4.230,6**
Finanzschulden	1.328,3	1.521,4	1.209,6	627,6	810,7	556,5	608,3	575,4	366,5	543,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	488,5	430,8	444,4	298,8	294,6	297,3	286,5	185,9	146,7	143,1
Sonstige Verbindlichkeiten	417,4	371,7	353,1	282,2	330,4	347,0	275,6	249,7	145,7	129,4
Ertragsteuerrückstellungen	46,3	73,3	24,7	29,4	43,1	59,7	43,9	33,1	42,9	56,0
Sonstige Rückstellungen	196,1	183,1	199,2	189,5	383,0	194,7	201,1	216,0	217,1	232,9
Kurzfristige Schulden	**2.476,6**	**2.580,3**	**2.231,0**	**1.427,5**	**2.192,2**	**1.802,2**	**1.415,4**	**1.260,1**	**918,9**	**1.105,0**
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	**0,0**	**0,0**	**12,1**	**8,1**	**0,0**	**0,0**	**8,8**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Bilanzsumme	**20.252,8**	**18.890,9**	**17.607,6**	**16.240,0**	**15.582,6**	**14.253,7**	**11.440,3**	**10.832,4**	**8.872,8**	**8.847,3**

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	31.12.2024	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
Langfristige Vermögenswerte	+8,1	+5,7	+9,6	+8,5	+3,4	+14,6	+3,3	+27,0	–2,9	–1,9
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	+11,8	+10,5	+4,2	+3,7	–18,6	+11,2	+7,1	+3,5	+8,7	+7,0
Anteil an der Bilanzsumme (%)										
Langfristige Vermögenswerte	80,4	79,7	80,9	80,0	76,8	81,2	88,3	90,3	86,8	89,6
Eigenkapitalquote	23,8	22,9	22,2	23,1	25,7	35,2	34,9	34,4	40,6	37,4

[1)] Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

Glossar

Adjustiertes EBIT
EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

Brutto Finanzschulden
Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden

Capital Employed
Netto-Finanzschulden + Eigenkapital [1)]

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 [1)] / 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.

[1)] Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

Fraport Assets

Geschäfts- oder Firmenwert + sonstige immatrielle 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 [1)]

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

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

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 2025

Dienstag, 13. Mai 2025
Quartalsmitteilung Q1/3M 2025, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 27. Mai 2025
Hauptversammlung 2025, Frankfurt am Main

Dienstag, 5. August 2025
Halbjahresbericht Q2/6M 2025, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 11. November 2025
Quartalsmitteilung Q3/9M 2025, Online-Veröffentlichung, Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2025/2026

(Online-Veröffentlichung)

Freitag, 11. April 2025
März 2025/3M 2025

Mittwoch, 14. Mai 2025
April 2025

Freitag, 13. Juni 2025
Mai 2025

Freitag, 11. Juli 2025
Juni 2025/6M 2025

Mittwoch, 13. August 2025
Juli 2025

Donnerstag, 11. September 2025
August 2025

Dienstag, 14. Oktober 2025
September 2025/9M 2025

Donnerstag, 13. November 2025
Oktober 2025

Donnerstag, 11. Dezember 2025
November 2025

Donnerstag, 15. Januar 2026
Dezember 2025/GJ 2025

Impressum

Herausgeber
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
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
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 2025/18. März 2025

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