



Geschäftsbericht 2020

Gute Reise! Wir sorgen dafür



Das Geschäftsjahr 2020 auf einen Blick

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2020	2019	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.677,0	3.705,8	-54,7
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.452,5	3.259,5	-55,4
EBITDA	-250,6	1.180,3	-
EBITDA vor Sondereinflüssen ¹⁾	48,4	1.180,3	-95,9
EBIT	-708,1	705,0	-
EBT	-933,2	590,0	-
Konzern-Ergebnis	-690,4	454,3	-
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	-657,6	420,7	-
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	-7,12	4,55	-
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	49,36	75,78	-34,9
Dividende je Aktie (€) ²⁾	0,00	0,00 ³⁾	-
Operativer Cash Flow	-236,2	952,3	-
Free Cash Flow	-1.400,0	-373,5	-
Bilanzsumme	14.081,2	12.627,3	+11,5
Eigenkapital	3.758,7	4.623,2	-18,7
Eigenkapitalquote (%)	25,7	35,2 ³⁾	-
Liquidität	2.213,7	1.156,3	+91,4
Netto-Finanzschulden	5.533,5	4.147,0	+33,4
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	-22,1	3,5	-
Umsatzrendite (%)	-55,6	15,9	-
Eigenkapitalrendite (%)	-18,2	9,5 ³⁾	-
EBITDA-Marge (%)	-14,9	31,9	-
EBIT-Marge (%)	-42,2	19,0	-
ROCE (%)	-8,3	9,1 ³⁾	-
ROFRA (%)	-8,3	8,8	-
Gearing Ratio (%)	152,9	93,3 ³⁾	-

1) Das EBITDA vor Sondereinflüssen bereinigt die Personalaufwendungen aus dem Programm „Zukunft FRA - Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie die Aufwendungen aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen der übrigen Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt.

2) Vorgeschlagene Dividende (2020).

3) Der Wert zum 31. Dezember 2019 wurde aufgrund des Beschlusses, den Bilanzgewinn nicht auszuschütten, angepasst.

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2020	Veränderung in % ²⁾	2020	Veränderung in % ²⁾	2020	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	18.768.601	-73,4	1.914.285	-8,5	212.235	-58,7
Ljubljana	100	288.235	-83,3	10.559	-7,1	12.980	-58,8
Fortaleza	100	3.156.418	-56,3	29.356	-39,3	32.897	-44,9
Porto Alegre	100	3.561.630	-57,1	22.172	-40,4	37.912	-51,2
Lima	80,01	7.017.414	-70,3	190.365	-29,8	73.255	-63,0
Fraport Greece	73,4	8.611.780	-71,4	5.330	-29,9	101.007	-58,9
Twin Star	60	1.046.467	-78,9	3.934	-19,2	10.960	-69,1
Burgas	60	424.252	-85,3	3.889	-18,1	4.079	-79,6
Varna	60	622.215	-70,1	44	-64,1	6.881	-55,5
Antalya	51/50 ³⁾	9.713.650	-72,6	n.a.	n.a.	65.223	-68,4
St. Petersburg	25	10.944.421	-44,1	n.a.	n.a.	105.042	-37,7
Xi'an	24,5	31.083.681	-34,2	376.320	-1,5	254.607	-26,2

1) Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

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

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

Beschäftigte

	2020	2019	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	21.164	22.514	-6,0
Beschäftigte zum Stichtag	21.218	23.668	-10,4
Beschäftigte in Gemeinschaftsunternehmen	2.765	2.844	-2,8

Inhalt

1 Das Jahr 2020 – Die Ereignisse auf einen Blick

2 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	7
Der Fraport-Vorstand	10
Bericht des Aufsichtsrats	12
Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung	20

3 Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern	30
Hinweis zur Berichterstattung	31
Geschäftsentwicklung im Überblick	33
Grundlagen des Konzerns	35
Geschäftsmodell	35
Wesentliche Standorte	36
Struktur	41
Strategie	43
Steuerung	50
Finanzmanagement	56
Wertbeitrag	57
Rechtliche Angaben	58
Vergütungsbericht	59
Wirtschaftsbericht	74
Gesamtaussage des Vorstands	74
Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	74
Geschäftsverlauf	76
Ertragslage Konzern	79
Ertragslage Segmente	80
Vermögens- und Finanzlage	86
Wertorientierte Steuerung	93
Beschäftigte	94
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	96
Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	98
Forschung und Entwicklung	119
Aktie und Investor Relations	120

Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG	125
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	128
Risiko- und Chancenbericht	129
Prognosebericht	141

4 Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2020

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	148
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	149
Konzern-Bilanz	150
Konzern-Kapitalflussrechnung	151
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	152

5 Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2020

Konzern-Anlagenspiegel	156
Segment-Berichterstattung	158
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	160
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	180
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	188
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	213
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	215
Sonstige Angaben	216

6 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	244
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	245
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	253
Zehn-Jahresübersicht	255
Glossar	257
Finanzkalender 2021	259
Verkehrskalender 2021	259
Impressum	259

Das Jahr 2020 – Die Ereignisse auf einen Blick

1. Quartal

Weltweite Ausbreitung des Corona- virus / Verkehrseinbruch in Frankfurt und international



Flughafen Frankfurt mit Airport Carbon Accreditation (ACA) ausgezeichnet

Zum elften Mal in Folge erhält Fraport für den Standort Frankfurt das Klimazertifikat. Mit dem Programm überprüft der Airports Council International Europe, wie Flughäfen ihren CO₂-Ausstoß verringern. Auch einige internationale Konzern-Flughäfen nehmen bereits daran teil.

Terminal 2 in FRA schließt

Die Passagierabfertigung am Flughafen Frankfurt findet aufgrund der massiv rückläufigen Verkehrszahlen ab dem 07. April nur noch in Terminal 1 statt.

Fraport und Lufthansa intensivieren die Zusammenarbeit am Standort Frankfurt

Fraport und Lufthansa haben sich darauf verständigt, ihre strategische und operative Zusammenarbeit am Standort Frankfurt zu intensivieren. Ziel ist es, gemeinsam Passagierprozesse und -erlebnisse zu verbessern, Effizienzpotenziale zu nutzen und damit die zentrale Rolle des Hubs Frankfurt im internationalen Wettbewerb weiter auszubauen.

Fraport-Konzern setzt Sparmaßnahmen um und baut Liquidität aus

In Frankfurt wirken Kostensenkungen durch Kurzarbeit und Streichung von nicht zwingend betriebsnotwendigen Ausgaben den Umsatzausfällen entgegen. Auch die internationalen Beteiligungen leiten Sparmaßnahmen ein, um die finanziellen Folgen der Coronavirus-Pandemie zu minimieren. Gleichzeitig sichern umfangreiche Finanzierungsmaßnahmen die Liquidität des Fraport-Konzerns.

Landebahn Nordwest in FRA schließt

Die Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt wird aufgrund des coronabedingten Verkehrseinbruchs geschlossen. Sie dient bis zum 08. Juli und erneut ab dem 14. Dezember als Parkfläche für Flugzeuge. Auch Teilbereiche der Terminals werden außer Betrieb genommen.

2. Quartal

Luftverkehr kommt weltweit nahezu zum Erliegen / Luftfracht sichert medizinische Versorgung

FRA sichert als Europas führender Cargo-Hub Versorgung mit wichtigen Gütern

Die Luftfracht leistet während der Coronavirus-Pandemie einen unverzichtbaren Beitrag zur Grundversorgung der Bevölkerung. Darunter fällt insbesondere der Transport medizinischer und pharmazeutischer Schutzausrüstung. Das Frachtaufkommen in Frankfurt bleibt bis zum Jahresende ungebrochen und zeigt die Bedeutung des Standorts, um den weltweiten Warenverkehr aufrechtzuerhalten.



3. Quartal

Leichte Erholung der Verkehrszahlen im Sommer / Verbesserung vor allem an touristischen Konzern-Flughäfen im Ausland



Flughafenausbau in Lima beginnt

Nach der abgeschlossenen Projektfinanzierung über 450 Millionen US-Dollar startet der Bau der zweiten Start- und Landebahn sowie eines neuen Kontrollturms. Das Bauprojekt soll bis Ende 2022 abgeschlossen sein.

Lufthansa und Deutsche Bahn bauen Anbindung des Flughafens Frankfurt aus

Die beiden Unternehmen entwickeln das Angebot „Lufthansa Express Rail“ weiter: Fortan ist der Flughafen Frankfurt aus 16 deutschen Städten und aus Basel in der Schweiz direkt mit dem Zug erreichbar.

Fraport bietet Mitarbeitern im Rahmen der Restrukturierung ein Freiwilligenprogramm an

Bis zum Jahresende 2020 haben bereits mehr als 2.200 Mitarbeiter das Unternehmen am Standort Frankfurt verlassen. Durch Abfindungen, Altersteilzeit und natürliche Fluktuation ist ein Abbau von rund 4.000 Stellen geplant.

Bauvorhaben in Griechenland abgeschlossen

Zum Jahresende sind an zwölf der insgesamt 14 griechischen Regionalflughäfen die Baumaßnahmen zur Erweiterung und Modernisierung der Infrastruktur abgeschlossen. Im ersten Quartal 2021 wurden die zwei verbleibenden Flughäfen fertiggestellt.

Flughafen Frankfurt ist europaweit führender Pharma-Hub

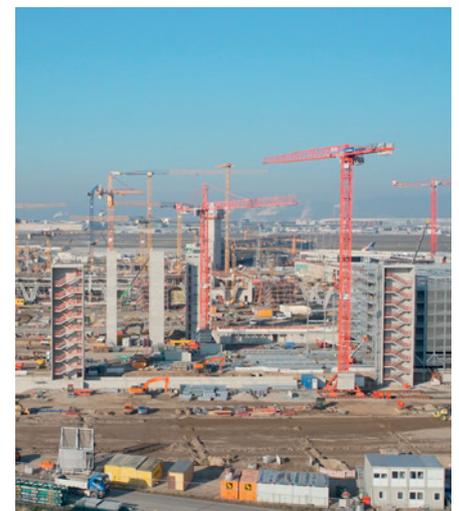
Am Flughafen Frankfurt steht die benötigte Infrastruktur für den Umschlag temperaturempfindlicher Güter zur Verfügung. Gemeinsam haben Fraport und Lufthansa Cargo die Verteilung des Corona-Impfstoffes aufgenommen.

4. Quartal

Steigende Infektionszahlen führen zu erneutem Lockdown und Verkehrseinbruch / Aufkommen in Peru und Brasilien erholt sich zum Sommer leicht

Baufortschritt beim Terminal 3 trotz Coronavirus-Pandemie

Trotz des signifikanten Verkehrseinbruchs ist der Fraport-Vorstand vom mittel- und langfristigen Wachstum des Luftverkehrs überzeugt. Daher wurde der Bau des neuen Terminals im Süden des Flughafens Frankfurt auch im Jahr 2020 fortgeführt. Der Eröffnungstermin ist für 2026 geplant.



An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	7
Der Fraport Vorstand	10
Bericht des Aufsichtsrats	12
Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung	20

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das zurückliegende Krisenjahr hat uns allen eine Menge abverlangt. Dennoch blicke ich optimistisch nach vorne. Die Coronavirus-Pandemie wird nicht zuletzt durch das Fortschreiten der Impfprogramme erfolgreich unter Kontrolle gebracht werden. Dadurch wird dann auch das Fliegen wieder ein integraler Bestandteil unseres Lebens und unseres Wirtschaftens sein. Hierfür wollen wir Ihre Fraport erfolgreich aufstellen.

Die Verkehrszahlen in Frankfurt verdeutlichen, wie hart uns die Coronavirus-Pandemie mit den damit verbundenen Reisebeschränkungen getroffen hat. Allein in Frankfurt war ein Rückgang um mehr als 73 % zu verzeichnen. So lag das Aufkommen 2020 mit 18,8 Mio Passagieren auf dem Niveau von 1984. Auch an allen Flughäfen des internationalen Portfolios war das Passagieraufkommen im Gesamtjahr stark rückläufig. Die einzelnen Standorte waren über viele Monate hinweg in unterschiedlichem Ausmaß von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie betroffen. An den Flughäfen in Ljubljana, Antalya und Lima wurde der reguläre Flugbetrieb vorübergehend sogar vollständig eingestellt, fast überall galten seit dem Frühjahr 2020 teils umfassende Reiserestriktionen.

Das Fliegen wird wieder ein integraler Bestandteil unseres Lebens und unseres Wirtschaftens sein.

Während das Passagieraufkommen an allen Standorten signifikant rückläufig war, erreichten die Frachtvolumina trotz fehlender Beiladefähigkeiten auf Passagiermaschinen deutlich bessere Ergebnisse und lagen in Frankfurt nahezu auf Vorjahresniveau. Als zentrales Drehkreuz in Europa tragen wir am Flughafen Frankfurt dazu bei, die Menschen weltweit mit notwendigen medizinischen Gütern zu versorgen. Zu Beginn der Coronavirus-Pandemie wurden vor allem Schutzmasken und Atemgeräte transportiert – seit diesem Jahr verstärkt Schnelltests und auch die lang ersehnten, ersten Impfstoffe.

Die weltweiten Reisebeschränkungen infolge der Coronavirus-Pandemie und sinkende Passagierzahlen führten zu signifikanten Umsatzeinbrüchen und dadurch zu massiv rückläufigen finanziellen Ergebnissen. Der Konzern-Umsatz hat sich in 2020 mit 1.735,6 Mio € mehr als halbiert. Durch die Einführung von Gegensteuerungsmaßnahmen konnte der operative Aufwand jedoch sowohl in Frankfurt als auch international bereits kurzfristig reduziert werden, sodass wir ein leicht positives Konzern-EBITDA vor Sondereinflüssen von 49,6 Mio € erzielen konnten. Das Konzern-Ergebnis war in Höhe von -619,3 Mio € dennoch signifikant negativ.

So sehr wir davon überzeugt sind, nach dem Überwinden der Coronavirus-Pandemie wieder die Passagier- und Verkehrszahlen des Vorkrisenniveaus zu erreichen und zu überschreiten, so sehr ist auch klar, dass uns die negativen Auswirkungen mehrere Jahre begleiten werden. Mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ haben wir auf diese Herausforderungen reagiert. Wir stellen unser Unternehmen deutlich schlanker, effizienter und damit wettbewerbsstärker auf. Etwa 300 Maßnahmen verschiedener Größenordnung tragen dazu bei, Kosten zu senken, Prozesse zu vereinfachen, Aufgaben zu bündeln und unsere Arbeit flexibler zu gestalten. Unseren Personalbestand in Frankfurt werden wir sozialverträglich um über 4.000 Beschäftigte reduzieren. Allein bei der Fraport AG haben sich rund 1.600 Mitarbeiter dazu entschieden, das Unternehmen im Rahmen eines Freiwilligenprogramms zu verlassen. Weitere Stellen reduzieren wir, indem befristete Verträge nicht verlängert werden oder auf Basis von natürlicher Fluktuation und individuellen Vereinbarungen mit den Beschäftigten.

Doch nicht nur am Standort Frankfurt wurden personalwirtschaftliche Maßnahmen umgesetzt, auch in den ausländischen Konzern-Gesellschaften haben wir Programme zur Kostenreduktion implementiert. Darüber hinaus konnten wir an einigen Konzern-Standorten Einigungen mit den staatlichen Stellen erzielen, die uns einen finanziellen Ausgleich für die Einbußen im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie zusicherten oder bereits gewährten.



Gleichzeitig haben wir – wo es wirtschaftlich vertretbar war – Investitionen gestrichen oder zeitlich gestreckt. So erreichen wir im Wesentlichen über die Kürzung von Investitionen in die Bestandsinfrastruktur in Frankfurt eine Entlastung um rund 1,0 Mrd € über einen Zeitraum von sieben bis acht Jahren.

Dennoch verlieren wir notwendige Zukunftsinvestitionen nicht aus dem Blick. So haben wir die verpflichtenden Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen in Griechenland Anfang dieses Jahres zum Abschluss gebracht. Auch an unseren brasilianischen Flughäfen in Porto Alegre und Fortaleza befinden wir uns auf der Zielgeraden. Die letzten Bauarbeiten zur Verlängerung der Start-/Landebahn in Porto Alegre werden im laufenden Jahr abgeschlossen. In Lima haben wir im vergangenen Jahr mit den Maßnahmen zum Bau einer zweiten Start-/Landebahn und des Flugsicherungstowers begonnen. Das gesamte Ausbauprogramm umfasst den Bau eines neuen Passagierterminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive Vorfeldern und Rollwegen sowie weiterer peripherer Infrastruktur.

Da wir davon überzeugt sind, dass sich der Luftverkehr auch in Frankfurt erholt und wir perspektivisch die bisherigen Höchststände bei den Passagierzahlen übertreffen werden, halten wir am Bau des Terminals 3 fest. Der Rohbau von Pier G konnte Ende 2020 fertiggestellt werden, jetzt arbeiten wir am Innenausbau. Insgesamt haben wir den Zeitplan des Gesamtprojekts als Reaktion auf die Coronavirus-Pandemie und zur finanziellen Entlastung Ihres Unternehmens in diesen Zeiten jedoch deutlich gestreckt und planen nun eine gemeinsame Inbetriebnahme von Pier G und Terminal 3 mit den Flugsteigen H und J im Jahr 2026. Bei wieder ansteigendem Verkehrsvolumen werden wir im ersten Schritt die Bestandsterminals wieder auslasten.

In den Zeiten hoher Nachfrage – insbesondere im Sommer 2019 – waren die Sicherheitskontrollen zuletzt ein sehr kritischer Faktor in Frankfurt. Die Wartezeiten waren phasenweise deutlich zu hoch. Mit dem Bundesinnenministerium sind wir uns nun weitgehend einig, dass Fraport ab dem Jahr 2023 die Verantwortung für die Organisation, Steuerung und Durchführung der Sicherheitskontrollen in Frankfurt übernehmen soll. Damit würde uns künftig – unter Beachtung der behördlichen und polizeilichen Vorgaben – die Entscheidung über den Einsatz von Kontrollgeräten sowie die Öffnung und Besetzung von Kontrollspuren obliegen, wodurch sich unsere Flexibilität deutlich steigern ließe.

Wie viele Themen ist im vergangenen Jahr auch die Klimaschutzdiskussion von der Coronavirus-Pandemie überschattet worden. Wir nehmen jedoch weiterhin unsere Verantwortung ernst und handeln entsprechend. Der CO₂-Ausstoß am Flughafen Frankfurt ist durch das historisch niedrige Verkehrsaufkommen im vergangenen Jahr natürlich besonders stark auf rund 130 Tausend Tonnen gesunken, ein Rückgang um fast 24 %. Aber auch bei einem wieder ansteigenden Verkehrsaufkommen halten wir an unseren Zielen fest und wollen den CO₂-Ausstoß am Flughafen Frankfurt bis 2030 im Vergleich zu 2019 mehr als halbieren und bis spätestens 2050 CO₂-frei sein. Dafür bauen wir etwa den Anteil an Strom aus regenerativer Energie – vor allem Windkraft – weiter aus. Bei dieser bedeutsamen globalen Aufgabe sind aber nicht wir allein als Flughafen gefordert, sondern die gesamte Branche und die Politik – um etwa die Entwicklung klimafreundlicher Kraftstoffe voranzutreiben oder eine bessere Vernetzung von Bahn und Flugzeug zu schaffen. Für Letzteres sind wir in Frankfurt mit einer exzellenten Anbindung an den Schienenverkehr sehr gut aufgestellt.

Lassen Sie mich abschließend darauf zu sprechen kommen, wie wir die Geschäftsentwicklung des laufenden Jahres einschätzen. Wir gehen derzeit davon aus, dass wir in Frankfurt in Abhängigkeit vom Impffortschritt ab dem Sommer 2021 wieder eine spürbare Erholung der Passagierzahlen gegenüber dem Krisenjahr 2020 sehen werden. An den internationalen Konzern-Flughäfen gehen wir aufgrund des primär touristischen und ethnischen Verkehrs, der weniger durch Geschäftsreisen geprägt ist, von einer dynamischeren Entwicklung aus. Dies wird im Umkehrschluss auch zu einem deutlichen Wachstum des Konzern-Umsatzes und der finanziellen Ergebnisse führen.

In Abhängigkeit vom Impffortschritt werden wir ab dem Sommer 2021 wieder eine spürbare Erholung der Passagierzahlen sehen.

Auch wenn wir davon überzeugt sind, dass es bald wieder aufwärts geht, liegt ein sehr schwieriges Jahr hinter uns und die wirtschaftliche Situation bleibt auch im laufenden Jahr herausfordernd. Aus diesem Grund werden wir der Hauptversammlung vorschlagen, für das zurückliegende Geschäftsjahr keine Dividende auszuschütten. Angesichts der Entwicklungen zu Beginn dieses Jahres und basierend auf unseren aktuellen Erwartungen für das Gesamtjahr werden wir diesem Weg voraussichtlich auch für das Jahr 2021 folgen.

Wir sind uns der außergewöhnlich herausfordernden Zeiten, in denen wir uns alle befinden, bewusst. Ich möchte daher die Gelegenheit nutzen, mich im Namen des gesamten Vorstandes bei allen Beschäftigten in Frankfurt und in unseren Konzern-Gesellschaften weltweit ausdrücklich für ihren Beitrag und ihr Verständnis in dieser schwierigen Phase zu bedanken. Nur gemeinsam schaffen wir es erfolgreich aus dieser Krise.

Und mein besonderer Dank gilt auch Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, für Ihr entgegengebrachtes Vertrauen im vergangenen Jahr. Ich freue mich, gemeinsam mit meiner Vorstandskollegin und meinen Vorstandskollegen sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Zukunft Ihres Unternehmens weiter zu gestalten.

Ihr



Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand



Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling
und Finanzen
Jahrgang 1961
Bestellung bis
31. März 2022

Anke Giesen
Vorstand Operations
Jahrgang 1963
Bestellung bis
31. Dezember 2022



Dr. Pierre Dominique Prümm
Vorstand Aviation und
Infrastruktur
Jahrgang 1973
Bestellung bis 30. Juni 2024

Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender
Jahrgang 1960
Bestellung bis
31. August 2024

Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor
Jahrgang 1957
Bestellung bis
30. September 2022

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Berichtsjahr 2020 stand spätestens ab März ganz unter dem Einfluss der Coronavirus-Pandemie. Sie hat Politik, Wirtschaft und Gesellschaft weltweit vor bisher nicht gekannte Herausforderungen gestellt, für deren Bewältigung es keine Blaupausen gibt. Die zum Schutz der Bevölkerung und zur Aufrechterhaltung der Gesundheitsversorgung implementierten Kontaktbeschränkungen führten zu einem signifikanten Rückgang des Reiseverkehrs. Allein der Frankfurter Flughafen musste einen Passagierrückgang von über 73 % verzeichnen, weshalb zeitweise sogar große Teile der Infrastruktur wie das Terminal 2 und die Landebahn Nordwest außer Betrieb genommen wurden. Die weltweite Luftfahrtbranche wurde von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in besonderem Maße getroffen. So wird eine Rückkehr zur Normalität noch einige Zeit andauern, aber mit der begonnenen Verteilung des Impfstoffs und dem Start der Impfprogramme in Deutschland sind wir einen wichtigen Schritt vorangekommen.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen blickt die Fraport AG auf ein historisch herausforderndes Jahr zurück. Der Vorstand hat schnell reagiert und zahlreiche Maßnahmen zur Bewältigung der Krise eingeleitet, die der Aufsichtsrat in vollem Umfang unterstützte. Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Fraport gilt in diesem Zusammenhang unser besonderer Dank für die geleistete Arbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr und das entgegen gebrachte Vertrauen in die Unternehmensführung.



Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2020 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, 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 dabei im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat hat die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte intensiv erörtert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorstandsvorsitzende mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands – nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung – sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu sechs Sitzungen, einer Strategieklausur und einer Informationsveranstaltung zusammen.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften, mit einem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie der Geschäftsentwicklung des Luftverkehrs – angesichts der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie – war Gegenstand regelmäßiger Erörterung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2020. In der Sitzung am 12. März 2020 und vertiefend in einer Informationsveranstaltung am 20. März wurde der Aufsichtsrat bereits über die extremen Verkehrsrückgänge aufgrund der Pandemie-bedingten Lockdown-Maßnahmen in Kenntnis gesetzt.

Fortlaufend hat der Aufsichtsrat zudem den Fortschritt des Ausbaus im Süden des Flughafengeländes begleitet. Dazu nahm auch die Geschäftsführung der Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd GmbH regelmäßig an den vorbereitenden Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teil.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden 2020 insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Wie bereits dargestellt, standen die Coronavirus-Pandemie und ihre Auswirkungen sowohl auf den Flugverkehr am Standort Frankfurt als auch an den internationalen Beteiligungsflughäfen im Mittelpunkt der Beratungen. Der Aufsichtsrat wurde jeweils zeitnah und umfassend über die eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen unterrichtet. Diese umfassten insbesondere ein intensives Kostensenkungsprogramm sowohl hinsichtlich der Investitionstätigkeit und Sachaufwendungen als auch hinsichtlich der Personalaufwendungen.
- Darüber hinaus wurden mit dem Programm „Relaunch 50“ die Weichen für die Zeit nach der Coronavirus-Pandemie gestellt. Der Aufsichtsrat teilte dabei die Prämisse, dass eine sofortige Rückkehr der Verkehrszahlen auf das Vorkrisenniveau mit jährlich rund 70 Mio. Passagieren in Frankfurt nicht realistisch sei, weshalb die Mittelfristplanung zunächst auf rund 50 Mio. Passagieren als Ausgangspunkt basieren sollte.
- Selbstverständlich wurde der Aufsichtsrat auch kontinuierlich über die Maßnahmen zum Infektionsschutz für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Passagiere sowie die Tätigkeit der Testzentren am Standort Frankfurt informiert.
- Ein weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung war – wie ebenfalls bereits erwähnt – der kapazitative Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafens. Die Fortschritte bei der Errichtung von Terminal 3 (inkl. Pier G) und dessen verkehrliche Anbindung waren Gegenstände der vertieften Erörterung in allen Sitzungen, wobei zur Kenntnis genommen wurde, dass der aktuelle Verkehrseinbruch eine Verschiebung des Inbetriebnahmezeitpunkts und damit eine Entzerrung der Bautätigkeit mit positiver Auswirkung auf die Liquiditätsplanung des Unternehmens möglich macht.
- Der Aufsichtsrat hat sich auch 2020 über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt – unter besonderer Berücksichtigung der Ende 2017 geschlossenen Vereinbarung zur Implementierung einer Lärmobergrenze – informiert. Im Zusammenhang mit der Berichterstattung zur Lärmproblematik erfolgten zudem regelmäßig Sachstandsberichte über die Programme zur Dachsicherung und zur Außenwohnbereichsentschädigung.
- Erneut erörtert wurden die Bemühungen zur stärkeren Übernahme der Steuerungsverantwortung im Bereich der Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt und die dafür notwendigen strukturellen Anpassungen im Sicherheitsbereich. In diesem Zusammenhang stimmte der Aufsichtsrat am 17. Dezember 2020 schlussendlich dem Abschluss entsprechender Verträge mit dem Bund zu.

- Ausgelöst durch die Verabschiedung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (**ARUG II**) und des neuen Deutschen Corporate Governance Kodex hat sich der Aufsichtsrat zudem mit Unterstützung durch einen externen Vergütungsberater seit 2019 intensiv mit den zukünftigen Anforderungen an die Systematik der Vorstandsvergütung befasst und schlussendlich ein Vergütungssystem verabschiedet, welches am 26. Mai 2020 der Hauptversammlung erfolgreich zur Billigung vorgelegt wurde.
- Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie dem Geschäftsbericht 2019 und fasste die notwendigen Beschlüsse zu deren Billigung und Feststellung.

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

- Am 12. März 2020 verabschiedete der Aufsichtsrat die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 26. Mai 2020 und stimmte im Vorfeld auch dem neuen Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder zu. Des Weiteren hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020 vorzuschlagen.
- Vor dem Hintergrund der andauernden Coronavirus-Pandemie beschloss der Aufsichtsrat im Rahmen einer Sondersitzung am 3. April 2020, von der durch den Gesetzgeber geschaffenen Möglichkeit zur Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung am 26. Mai 2020 Gebrauch zu machen und dieser einen Verzicht auf Dividendenzahlungen für das Geschäftsjahr 2019 vorzuschlagen.
- Sowohl am 22. Juni 2020 als auch am 17. Dezember 2020 nahm der Aufsichtsrat zur Kenntnis, dass aufgrund der fortdauernden Coronavirus-Pandemie weitere Fremdkapitalaufnahmen erforderlich sind und stimmte daher jeweils der Erhöhung des bereits bestehenden Finanzierungsrahmens und der Emission von Anleihen zu.
- Hinsichtlich des Beteiligungsgeschäfts genehmigte der Aufsichtsrat am 22. Juni 2020 die zusätzliche Einbringung von Eigenmitteln und Bereitstellung von Garantien/Bürgschaften der Fraport AG in ausländische Beteiligungen für etwaige Liquiditätsengpässe, die im Jahr 2020 aufgrund der Coronavirus-Pandemie zu erwarten standen.
- Im Zusammenhang mit der Umsetzung der CSR-Richtlinie beschloss der Aufsichtsrat am 18. September 2020 erneut die gesonderte Prüfung der CSR-Berichterstattung durch einen externen Prüfer.
- Am 17. Dezember 2020 beschloss der Aufsichtsrat im Hinblick auf die fortbestehende Pandemielage von der durch den Gesetzgeber verlängerten Möglichkeit zur Durchführung einer virtuellen ordentlichen Hauptversammlung auch für die ordentliche Hauptversammlung am 1. Juni 2021 Gebrauch zu machen.
- Ebenfalls am 17. Dezember 2020 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2021.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Mitte September 2020 hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit der Marktentwicklung im Luftverkehr unter COVID-19-Bedingungen und den daraus resultierenden Strukturveränderungen befasst. Besonders intensiv wurden dabei die aktuelle Situation am Standort Frankfurt und die als Antwort darauf konzipierten strategischen Initiativen erörtert. Auch die Situation in den internationalen Beteiligungen wurde in den Blick genommen.

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 sind im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen worden. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung und Aufgaben der einzelnen Ausschüsse können dem Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung“ sowie der Konzern-Homepage www.fraport.de/corporategovernance entnommen werden.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sechsmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten sowie dem Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen oftmals 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 2020 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2021 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2021 (Aufstellung nach IFRS). Ferner hat sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer befasst und dem Plenum einen Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2020 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurde – wie in den Vorjahren – eine Unabhängigkeitserklärung der Abschlussprüfer eingeholt, die Qualität der Abschlussprüfung überwacht und über dessen Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Nach dem für das Geschäftsjahr 2013 turnusmäßig vorgenommenen Wechsel des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum erneut vorgeschlagen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer 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 AktG zum Konzern-Abschluss beziehungsweise zu den Konzern-Zwischenberichten. Der Ausschuss befasste sich zudem vertieft mit dem Risikomanagement, dem Internen Kontroll-System, dem Internen Revisions-System sowie dem Compliance-Management-System und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Angesichts der andauernden Coronavirus-Pandemie und ihrer Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr hat sich der Ausschuss auch kontinuierlich mit der finanziellen Entwicklung und dem finanziellen Gleichgewicht des Unternehmens befasst und in diesem Zusammenhang unter anderem die beiden Beschlüsse des Gesamtaufsichtsrats zur Erhöhung des bereits bestehenden Finanzierungsrahmens und der Emission von Anleihen vorbereitet. Darüber hinaus wurden auch weitere Schritte zur Fremdkapitalaufnahme erörtert.

Die Schwerpunkte der Beratung des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Rahmen von vier Sitzungen lagen im Geschäftsjahr 2020 abermals auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts sowie auf dem Gebiet des Investitionswesens und waren stark geprägt durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie.

Ein besonderer Fokus lag dabei erneut 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. Hierbei wurde auch die bereits erwähnte Anpassung der Zeitpläne vertieft erörtert.

Des Weiteren standen regelmäßig sowohl die weltweit als auch die am Standort Frankfurt bestehenden Konzern-Gesellschaften und ihre Situation in der Krise im Fokus der Aufmerksamkeit. Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsrat in diesem Zusammenhang die letztlich beschlossene Einbringung von Eigenmitteln und Bereitstellung von Garantien/Bürgschaften der Fraport AG in ausländische Beteiligungen für etwaige Liquiditätsengpässe.

Zudem begleitete der Ausschuss die in besonderem Maße durch den Verkehrseinbruch notwendige Steuerung der Investitionen und Anpassung der Terminalnutzungsstrategien am Standort Frankfurt. Schlussendlich behandelte er intensiv die Investitionsplanung im Rahmen des Wirtschaftsplans 2021.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2020 regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern unter besonderer Betrachtung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie. Hinsichtlich des Standorts Frankfurt standen dabei das Thema „Kurzarbeit“ sowie das umfangreiche Freiwilligenprogramm zum notwendigen Personalabbau im Rahmen des Programms „Relaunch 50“, aber auch der Abschluss eines Notlagentarifvertrags im Fokus.

Schwerpunkte der Diskussion bildeten daneben aber auch die Implementierung von Führungsgrundsätzen, verschiedene Tarif- und Vergütungsthemen, der Status bei den Entsendungen sowie die Führungskräfteentwicklungsmaßnahmen unter besonderer Beachtung des Aspekts der Förderung weiblicher Kandidatinnen.

Ein Sonderthema war die Betrachtung der strukturellen Veränderungen im Sicherheitsbereich – insbesondere beim Tochterunternehmen FraSec – im Zusammenhang mit der angestrebten Übernahme der Steuerungsverantwortung für die Sicherheitskontrollen in Frankfurt.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum dreimal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2020 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen sowie die langfristige Nachfolgeplanung des Vorstands.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** kam im Geschäftsjahr 2020 dreimal zusammen, um die Wahl von Herrn Minister Boddenberg und die gerichtliche Bestellung von Frau Wärtges vorzubereiten.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des § 27 Mitbestimmungsgesetz zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2020 nicht erforderlich.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen

Die für die Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen diese eigenverantwortlich wahr. Die neuen Mitglieder des Aufsichtsrats wurden auch 2020 angemessen bei ihrer Amtseinführung begleitet und die grundsätzliche Bereitschaft der Gesellschaft zur Unterstützung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für Aufsichtsratsmitglieder bestand fort. Die in 2019 begonnene Fortbildungsreihe mit spezifischem Bezug zum Unternehmen konnte wegen der Coronavirus-Pandemie jedoch zunächst nicht wie ursprünglich geplant fortgesetzt werden. Eine Fortführung ist jedoch angedacht.

Sitzungsteilnahme

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben in 2020 wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen:

- Der ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Karlheinz Weimar, hat, bis zu seinem Ausscheiden mit Ablauf der Hauptversammlung am 26. Mai 2020, an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Präsidialausschusses sowie des Nominierungsausschusses teilgenommen. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Der amtierende Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Staatsminister Michael Boddenberg, hat, seit seiner Wahl im Rahmen der Hauptversammlung am 26. Mai 2020, an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Präsidialausschusses sowie des Nominierungsausschusses teilgenommen. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Der ehemalige stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Ronald Laubrock, hat bis zu seinem Ausscheiden am 30. Juni 2020 an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Die stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Frau Claudia Amier hat an sechs von sieben Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur) und an zwei von drei Sitzungen des Präsidialausschusses teilgenommen. Darüber hinaus hat sie vor ihrem Wechsel vom Personalausschuss in den Finanz- und Prüfungsausschuss am 18. September 2020 an allen Sitzungen des Personalausschusses und einer von zwei Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Herr Devrim Arslan hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Personalausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen.
- Herr Bürgermeister Uwe Becker hat an sechs von sieben Aufsichtsratssitzungen (inklusive Strategieklausur), an drei der vier Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie an allen Sitzungen von Präsidial- und Nominierungsausschuss teilgenommen.
- Herr Hakan Bölükmeşe hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie des Personalausschusses teilgenommen.
- Herr Hakan Cicek hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen.
- Frau Kathrin Dahnke hat bis zu ihrem Ausscheiden mit Ablauf der Aufsichtsratssitzung am 18. September 2020 an allen Aufsichtsratssitzungen und an drei von vier Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen.
- Herr Detlev Draths hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen.
- Herr Oberbürgermeister Peter Feldmann hat an allen Aufsichtsratssitzungen teilgenommen.
- Herr Peter Gerber hat an allen Aufsichtsratssitzungen teilgenommen.

- Frau Dr. Margarete Haase hat an allen Aufsichtsratssitzungen und allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses, des Präsidialausschusses sowie des Nominierungsausschusses teilgenommen.
- Herr Frank-Peter Kaufmann hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen. Darüber hinaus hat er an drei von vier Sitzungen des Personalausschusses teilgenommen.
- Herr Dr. Ulrich Kipper hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen.
- Herr Lothar Klemm hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teilgenommen. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Frau Birgit Kother hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teilgenommen.
- Herr Michael Odenwald hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Personalausschusses teilgenommen.
- Herr Qadeer Rana hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Personalausschusses teilgenommen.
- Herr Mathias Venema hat seit Antritt der Nachfolge von Herrn Laubrock als Aufsichtsratsmitglied am 1. Juli 2020 an allen Aufsichtsratssitzungen und allen Sitzungen von Personal- und Präsidialausschuss teilgenommen. Sitzungen des Vermittlungsausschusses fanden nicht statt.
- Frau Sonja Wärntges hat seit Antritt der Nachfolge von Frau Dahnke als Aufsichtsratsmitglied am 16. Oktober 2020 an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Personal- sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen.
- Frau Katharina Wesenick hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an drei von vier Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teilgenommen.
- Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie des Personalausschusses teilgenommen.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

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

In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat auch seine regelmäßige Effizienzüberprüfung fortgeführt. Diese Selbstbeurteilung geschah im Berichtsjahr auf Grundlage und unter Fortschreibung der in 2019 – unter Hinzuziehung eines externen Beraters – ermittelten Ergebnisse, die in der Dezember-Sitzung vertieft diskutiert wurden. Den Schwerpunkt der Erörterung bildete dabei die Digitalisierung der Gremienarbeit und die damit in Zusammenhang stehende Informationsversorgung.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 17. Dezember 2020 abgegebenen Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung“. Die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Zur Vermeidung eines potenziellen Interessenkonflikts hat Herr Klemm nicht an den Erörterungen einer Hochbauprojektentwicklung auf dem Mönchhof-Gelände durch den Beteiligungs- und Investitionsausschuss teilgenommen.

Jahres- und Konzern-Abschlussprüfung

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 sowie den zusammengefassten Lagebericht geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 26. Mai 2020 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erteilt.

Der Einzelabschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, 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 Einzelabschluss, 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. Der Abschlussprüfer hat festgestellt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungs-System besteht, das es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2021 in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, umfassend behandelt. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses hat in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Finanz- und Prüfungsausschuss erstattet. 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 sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

In Anbetracht der Tatsache, dass Fraport als Flughafenbetreiber in besonderem Maße von den Folgen der Coronavirus-Pandemie betroffen war, hat der Vorstand der Fraport AG vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2020 auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten. Aufgrund des ausgewiesenen Jahresfehlbetrags wurde ein entsprechender Betrag zum Ausgleich aus den anderen Gewinnrücklagen entnommen. Dadurch ergab sich ein Bilanzgewinn von € 0,00. Nach eingehender Prüfung unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre, hat sich der Aufsichtsrat diesem Vorschlag angeschlossen.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen ist:

„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 hat an der Besprechung des Aufsichtsrats am 15. März 2021 über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen wurde, keine Einwendungen zu erheben.

Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung (Corporate Social Responsibility)

Dem Aufsichtsrat obliegt auch die inhaltliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Zur Vorbereitung dieser Prüfung wurde der Abschlussprüfer, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit einer freiwilligen Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung mit begrenzter Sicherheit beauftragt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft.

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2021 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

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

Personalia

Im Berichtsjahr 2020 kam es zu einer Reihe von Wechseln im Aufsichtsrat.

- So schied der bisherige Aufsichtsratsvorsitzende Herr Karlheinz Weimar mit Ablauf der Hauptversammlung vom 26. Mai 2020 – welche Herrn Staatsminister Michael Boddenberg als seinen Nachfolger in den Aufsichtsrat wählte – aus dem Gremium aus. In der Folge wurde Herr Minister Boddenberg am 27. Mai 2020 zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt und hat seitdem auch den Vorsitz im Präsidialausschuss, im Nominierungsausschuss und im Vermittlungsausschuss inne.
- Der bisherige stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Ronald Laubrock, legte sein Aufsichtsratsmandat zum 30. Juni 2020 nieder. Ihm folgte das gewählte Ersatzmitglied, Herr Mathias Venema. Zur neuen stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden im Präsidialausschuss wurde am 18. September 2020 Frau Claudia Amier gewählt. Herr Venema übernahm in diesem Zusammenhang den Vorsitz im Personalausschuss von Frau Amier, die als stellvertretende Vorsitzende in den Finanz- und Prüfungsausschuss nachrückte. Herr Venema rückte zudem in den Präsidialausschuss sowie den Vermittlungsausschuss nach.
- Frau Kathrin Dahnke legte ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf der Sitzung am 18. September 2020 nieder. Frau Sonja Wärntges wurde am 26. Oktober 2020 gerichtlich zu ihrer Nachfolgerin bestellt. Die Wahl von Frau Wärntges durch die Aktionäre ist für die Jahreshauptversammlung 2021 vorgesehen. Frau Wärntges rückte auch in den Finanz- und Prüfungsausschuss sowie den Präsidialausschuss nach.

Zum Jahreswechsel 2020/21 legten zudem Herr Detlev Draths und Frau Katharina Wesenick ihre Mandate im Aufsichtsrat nieder. Herrn Draths folgte das bereits gewählte Ersatzmitglied, Herr Matthias Pöschko, nach. Für Frau Wesenick wurde Frau Mira Neumaier am 04. März 2021 gerichtlich als Nachfolgerin bestellt.

Frankfurt am Main, 15. März 2021



Staatsminister Michael Boddenberg
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer gemeinsamen 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 (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 22 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 20. März 2020 bekannt gemachten Fassung vom 16. Dezember 2019 (nachfolgend: DCGK 2020) über die Corporate Governance der Gesellschaft.

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

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

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Maßgebliche Grundlagen der Corporate Governance bei der Fraport AG als börsennotierter Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland sind das deutsche Aktienrecht, das Kapitalmarktrecht sowie der Deutsche Corporate Governance Kodex (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 Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen international und 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 AktG verpflichtet, jährlich eine Entsprechenserklärung abzugeben und hinsichtlich etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des DCGK zu informieren und diese zu begründen.

Entsprechenserklärung vom 17. Dezember 2020

Vorstand und Aufsichtsrat haben zuletzt am 17. Dezember 2020 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 16. Dezember 2019. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (DCGK 2017) mit Ausnahme der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK 2017 bezüglich der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat entsprochen.

Begründung:

Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK 2017 enthält unter anderem die Empfehlung, eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat festzulegen. Der Aufsichtsrat der Fraport AG erachtet eine solche Grenze für die Dauer der Zugehörigkeit als nicht sachgerecht. Vielmehr ist bei der Zusammensetzung eines funktionsfähigen und effektiven Aufsichtsratsgremiums auf eine Mischung aus erfahrenen und neu in das Gremium gewählten Aufsichtsratsmitgliedern zu achten. Eine starre Höchstdauer läuft dem zuwider, da der Aufsichtsrat in regelmäßigen Abständen komplett oder nahezu komplett neu zu besetzen wäre. Gerade die von einer solchen Regelung betroffenen langjährigen Aufsichtsratsmitglieder verfügen aber über vertiefte Kenntnisse der Gesellschaft, die sie zu deren Nutzen bei der Überwachung und Beratung des Vorstands einbringen können. Da die Aufsichtsrats-tätigkeit nebenberuflich ausgeübt wird, bestehen auch bei langjährigen Aufsichtsratsmitgliedern keine Bedenken hinsichtlich ihrer Unabhängigkeit oder ihrer Offenheit gegenüber neuen Ideen. Es wäre daher nicht im Interesse der Fraport AG, wenn

Personen mit besonderer Kontroll- und Beratungskompetenz aufgrund einer festen Zugehörigkeitsdauer aus dem Aufsichtsrat ausscheiden müssten. Zudem kann eine fixe Höchstdauer der Zugehörigkeit der vom DCGK geforderten Vielfalt bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats zuwiderlaufen, die ihren Ausdruck auch in der unterschiedlichen Zugehörigkeitsdauer zum Gremium und der damit verbundenen Erfahrung der Mitglieder findet.

Die Fraport AG entspricht sämtlichen am 20. März 2020 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (DCGK 2020) und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.“

Die Entsprechenserklärung wurde den Aktionären unverzüglich auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporate-governance dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des DCGK 2020

Die Fraport AG erfüllt freiwillig auch die Anregungen des DCGK 2020.

Angaben zu weiteren Unternehmensführungspraktiken

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

Compliance

Die Sicherstellung integren Handelns aller Beschäftigten weltweit hat für Fraport eine hohe Bedeutung. Compliance ist eine zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens.

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex 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.

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

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

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

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.

Die Verantwortung für das CMS liegt bei dem Management der jeweiligen Konzern-Gesellschaft – für das CMS der Fraport AG ist der Vorstand zuständig. Er hat den Leiter des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ als Chief Compliance Officer mit der Weiterentwicklung, der Organisation und dem Betrieb des Compliance Management Systems der Fraport AG beauftragt.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Fraport ist ein sozial und partnerschaftlich orientierter Konzern. Ziel ist es, an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Arbeitsbedingungen zu sichern. Fraport bietet gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterbildungsmöglichkeiten sowie eine ausgeprägte Unternehmensethik. Auch wenn in Zeiten der Coronavirus-Pandemie die Einführung von Kurzarbeit und das An-

gebot eines freiwilligen Abfindungsprogramms im Jahr 2020 unvermeidbar waren, um das Unternehmen auch künftig unter geänderten Marktgegebenheiten profitabel und wettbewerbsfähig aufzustellen, bleibt es das Ziel von Fraport, allen Beschäftigten eine hohe Arbeitsplatzsicherheit zu bieten. Auch ein ganzheitlicher, integrierter Arbeits- und Gesundheitsschutz ist gerade in Zeiten der Coronavirus-Pandemie wesentlicher Bestandteil der unternehmerischen Gesamtverantwortung Fraports. Sowohl am Standort Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen wurden entsprechend umfassende Schutzmaßnahmen ergriffen.

Der Fraport-Konzern sieht sich darüber hinaus zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt verpflichtet.

Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Im Jahr 2020 und voraussichtlich auch in den kommenden Jahren ist das Unternehmen allerdings durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie gezwungen, Ausgaben zu reduzieren, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngeschäft stehen.

Struktur und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

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

Vorstand

Der Vorstand der Fraport AG besteht seit dem 1. Juli 2019 aus den fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Michael Müller, Dr. Pierre Dominique Prümm und 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 eine Geschäftsordnung, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigelegt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für bestimmte Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und betrug bisher in der Regel fünf Jahre. Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder wurde grundsätzlich auf 65 Jahre festgelegt. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Erläuterung des Vergütungssystems und eine Aufstellung der Vergütung sind im Vergütungsbericht des zusammengefassten Lageberichts angegeben.

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.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht 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, eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich (2020: siebenmal) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Diese Selbstbeurteilung geschah im Berichtsjahr auf Grundlage und unter Fortschreibung der in 2019 – unter Hinzuziehung eines externen Beraters – ermittelten Ergebnisse, welche in der Dezember-Sitzung vertieft diskutiert wurden. Den Schwerpunkt der Erörterung bildete dabei die Digitalisierung der Gremienarbeit und die damit in Zusammenhang stehende Informationsversorgung.

Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Eine detaillierte Aufstellung seiner Vergütung ist im Vergütungsbericht des zusammengefassten Lageberichts angegeben.

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

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmer
Michael Boddenberg (Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 26.05.2020)	Claudia Amier (stellvertretender Vorsitz) (Mitglied im Aufsichtsrat seit 31.05.2013)
Uwe Becker (Mitglied im Aufsichtsrat seit 31.05.2013)	Devrim Arslan (Mitglied im Aufsichtsrat seit 31.05.2013)
Peter Feldmann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 03.09.2012)	Hakan Bölükmeşe (Mitglied im Aufsichtsrat seit 29.05.2018)
Peter Gerber (Mitglied im Aufsichtsrat seit 30.05.2014)	Hakan Cicek (Mitglied im Aufsichtsrat seit 31.05.2013)
Dr. Margarete Haase (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2011)	Dr. Ulrich Kipper (Mitglied im Aufsichtsrat seit 29.05.2018)
Frank-Peter Kaufmann (Mitglied im Aufsichtsrat seit 30.05.2014)	Birgit Kother (Mitglied im Aufsichtsrat seit 29.05.2018)
Lothar Klemm (Mitglied im Aufsichtsrat seit 10.05.1999)	Mira Neumaier (Mitglied im Aufsichtsrat seit 04.03.2021)
Michael Odenwald (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.12.2012)	Matthias Pöschko (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.01.2021)
Sonja Wärntges (Mitglied im Aufsichtsrat seit 16.10.2020)	Qadeer Rana (Mitglied im Aufsichtsrat seit 29.05.2018)
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt (Mitglied im Aufsichtsrat seit 11.05.2012)	Mathias Venema (Mitglied im Aufsichtsrat seit 01.07.2020)

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Sitzungen Regel- anzahl	Sitzungen 2020	Mitglieder Regel- anzahl	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen > Befassung > mit der Prüfung der Rechnungslegung und Überwachung des Rechnungslegungsprozesses > mit der Wirksamkeit des Internen Kontroll-Systems, des Risikomanagement-Systems, des Internen Revisions-Systems, 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) Claudia Amier (stellvertretender Vorsitz) Hakan Cicek Dr. Ulrich Kipper Lothar Klemm Michael Odenwald Qadeer Rana Sonja Wärtnges
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen des Investitionswesens, Beschlüssen zur Entscheidung 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) N. N. (stellvertretender Vorsitz) Uwe Becker Hakan Böllükmeşe Frank-Peter Kaufmann Birgit Kother Prof. Dr. Katja Windt N. N.
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > 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	Mathias Venema (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Hakan Böllükmeşe Michael Odenwald Qadeer Rana Sonja Wärtnges Prof. Dr. Katja Windt
Präsidialausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > 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 Claudia Amier (kraft Amtes) Devrim Arslan Uwe Becker Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann Mathias Venema N. N.
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG (Vermittlungsausschuss)	<ul style="list-style-type: none"> > Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt 	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Claudia Amier (kraft Amtes) Lothar Klemm Mathias Venema
Nominierungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 	Nach Bedarf	3	3	Aufsichtsratsvorsitzender Michael Boddenberg (Vorsitz kraft Amtes) Uwe Becker Dr. Margarete Haase

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 Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie Entlastung der Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Änderung der Satzung der Gesellschaft sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht entweder selbst ausüben oder eine dritte Person zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen. Der Vorstand ist ermächtigt vorzusehen, dass Aktionäre ihre Stimme schriftlich oder im Wege elektronischer Kommunikation abgeben dürfen (Briefwahl). Jede Aktie gewährt bei den Abstimmungen eine Stimme.

Das am 28. März 2020 in Kraft getretene Gesetz über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie eröffnete die Möglichkeit, Hauptversammlungen des Jahres 2020 ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abzuhalten (virtuelle Hauptversammlung). Hiervon hat der Vorstand der Fraport AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Gebrauch gemacht. Mit am 29. Oktober 2020 in Kraft getretener Rechtsverordnung des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz wurde die Möglichkeit der Abhaltung einer virtuellen Hauptversammlung auch für das Jahr 2021 verlängert.

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

Am 1. Mai 2015 ist das „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ in Kraft getreten. Danach sind für den Frauenanteil im Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und Fristen für die Erreichung dieser Ziele festzulegen. Grundsätzlich ist danach auch eine Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat erforderlich. Dies gilt jedoch dann nicht, wenn für den Aufsichtsrat – wie bei der Fraport AG – bereits die feste Geschlechterquote gilt.

Zielgrößen für den Vorstand

Nach § 111 Abs. 5 AktG und Grundsatz 9 DCGK 2020 legt der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand Zielgrößen fest.

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 eine Zielgröße von 25 % für den Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG festgelegt. Diese Zielgröße sollte bis zum 30. Juni 2017 erreicht sein. Da der Vorstand um ein Mitglied erweitert wurde und damit seit dem 1. Juli 2019 aus einem weiblichen und vier männlichen Mitgliedern besteht, wird diese Zielgröße aktuell verfehlt. Mit Blick auf die zu erwartende tiefgreifende Wandlung des Luftfahrtmarktes und die damit verbundenen starken Veränderungen in den Verkehrs- und Terminalnutzungsstrukturen hielt es der Aufsichtsrat für angezeigt, den Vorstand um das Ressort „Aviation und Infrastruktur“ mit dem Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ (jetzt „Aviation“) sowie dem Zentralbereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“ zu erweitern und dieses mit einem internen Experten zu besetzen. Die Zielgröße bleibt jedoch unverändert Maßgabe zukünftiger Entscheidungen hinsichtlich der Besetzung des Vorstands.

Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

Nach § 76 Abs. 4 AktG und Grundsatz 3 DCGK 2020 legt der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen fest.

Für die Fraport AG hat der Vorstand zum Jahreswechsel 2016/2017 eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) und eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die darunterliegende Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) per 31. Dezember 2021 festgelegt. Zum Bilanzstichtag 2020 lag der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 20,8 % und in der zweiten Führungsebene bei 27,3 %.

Geschlechterquote im Aufsichtsrat

Nach dem am 1. Mai 2015 in Kraft getretenen „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ ist bei ab dem 1. Januar 2016 erforderlichen Neuwahlen und Entsendungen in den Aufsichtsrat der Fraport AG die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Mindestanteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat zu erfüllen (§ 96 Absatz 2 AktG, Grundsatz 11 DCGK 2020).

Der Aufsichtsrat hat insoweit im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen sind. Dieser Anforderung wurde im Rahmen der Neuwahlen zum Aufsichtsrat 2018 und bei späteren gerichtlichen Bestellungen bzw. der Nachwahl zum Aufsichtsrat 2020 Rechnung getragen, denn derzeit besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervetretern.

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

Der Aufsichtsrat hat am 27. Juni 2016 gemäß Empfehlung C.1 DCGK 2020 und § 289f Absatz 2 HGB konkrete Ziele für seine Zusammensetzung und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium verabschiedet. Darin sind die Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium (einschließlich des Diversitätskonzepts) wie folgt formuliert:

„Ziel ist es, den Aufsichtsrat so zu besetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung der Geschäftsführung des Unternehmens durch den Aufsichtsrat sichergestellt ist. Dabei ist zu beachten, dass der Aufsichtsrat als Kollektivorgan in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügt. Es kann in diesem Zusammenhang nicht erwartet werden, dass jedes einzelne Aufsichtsratsmitglied alle erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in vollem Umfang aufweist, jedoch soll für jeden Aspekt der Aufsichtsratsstätigkeit 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 Altersgrenze von 72 Jahren im Zeitpunkt der Wahl beziehungsweise Wiederwahl 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.“

Zum Stand der Umsetzung ist zu sagen, dass der derzeitige Aufsichtsrat mit dem breiten Spektrum wirtschaftlicher, politischer und unternehmensinterner Expertise seiner Mitglieder über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügt. Die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium (einschließlich des Diversitätskonzepts) wurden insbesondere bei der Nachwahl zum Aufsichtsrat 2020 und dem Wahlvorschlag für die Nachwahl zum Aufsichtsrat 2021 berücksichtigt.

Dem Aufsichtsrat gehören zudem sowohl eine ausreichende Zahl von Mitgliedern an, die über internationale Erfahrung verfügen, als auch eine hinreichende Anzahl mit starker regionaler Verankerung dank ihrer kommunalen und landespolitischen Mandate.

Mit Blick auf die weitere Diversity hatte der Aufsichtsrat – wie oben bereits dargestellt – bereits im Geschäftsjahr 2015 das festgelegte Ziel für seine Zusammensetzung hinsichtlich des Frauenanteils wie folgt aktualisiert: „Der Aufsichtsrat setzt sich zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammen, wobei diese Quote von der Seite der Anteilseignervertreter und der Seite der Arbeitnehmervetreter getrennt zu erfüllen ist.“

Dieser Zielsetzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat seit der Hauptversammlung 2018 bzw. der Nachwahl zum Aufsichtsrat in der Hauptversammlung 2020 aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

Hinsichtlich des Ziels, dass dem Gremium mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen (vgl. Empfehlung C.6 DCGK 2020), ist festzustellen, dass dem Aufsichtsrat im Berichtsjahr mit Frau Dr. Margarete Haase, Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt sowie zunächst Frau Kathrin Dahnke und später ihrer Nachfolgerin, Frau Sonja Wärntges, drei von der Gesellschaft, ihrem Vorstand sowie vom kontrollierenden Aktionär unabhängige Anteilseignervertreterinnen angehörten und somit das Ziel erreicht ist. Im Weiteren erfüllt die Fraport AG auch die Empfehlungen C.7 und C.9 DCGK 2020, wonach mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter von der Gesellschaft und vom Vorstand bzw. mindestens zwei der Anteilseignervertreter unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein sollen. Ebenfalls ist festzustellen, dass sowohl der Aufsichtsratsvorsitzende als auch die Vorsitzende des Prüfungsausschusses sowie der Vorsitzende des Präsidialausschusses als unabhängig im Sinne der Empfehlung C.10 DCGK 2020 angesehen werden.

Der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat werden auch in Zukunft bei den Wahlvorschlägen von Aufsichtsratskandidaten gegenüber der Hauptversammlung die dargestellte Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats angemessen berücksichtigen.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auch auf die Diversität in diesem Gremium (Empfehlung B.1 DCGK 2020). Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat hinsichtlich des Vorstands – vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Qualifikation seiner Mitglieder – derzeit noch kein ausformuliertes Diversitätskonzept.

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 werden neben den Anforderungen des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand sowie weitere Diversitätskriterien berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen, der Struktur des Vorstands (einschließlich 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.

Weitere Angaben

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2020 erfolgen im Vergütungsbericht. Dieser ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

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

Gemäß Artikel 19 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 Chancenmanagement-System eingeführt. Die Struktur des Risiko- und Chancenmanagement-Systems 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 Risikofrüherkennungs-System ist zudem Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer. Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung wird durch den Aufsichtsrat überwacht. Für Fraport übernimmt dies gemäß § 107 Absatz 3 AktG der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Fraport AG.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2020 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (nachfolgend: PwC), die Fraport damit im achten aufeinanderfolgenden Jahr prüft. Vor der Unterbreitung des Wahlvorschlags haben der Aufsichtsrat und sein Prüfungsausschuss eine Unabhängigkeitserklärung von PwC eingeholt. Die Prüfung des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses oder des zusammengefassten Lageberichts Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

Der Abschlussprüfer hat unterjährig auch an den Beratungen des Finanz- und Prüfungsausschusses zu den Konzern- Zwischenabschlüssen und den Beratungen des Aufsichtsrats der Fraport AG über den Jahres- und Konzern-Abschluss teilgenommen.

Offenlegung der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung und des Corporate Governance Berichts

Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung hat der Vorstand am 16. März 2021 unter www.fraport.de/corporategovernance offengelegt.

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie	30
Hinweis zur Berichterstattung	31
Geschäftsentwicklung im Überblick	33
Grundlagen des Konzerns	35
Wirtschaftsbericht	74
Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss des Fraport AG	125
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	128
Risiko- und Chancenbericht	129
Prognosebericht	141

Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern

Die operative Entwicklung des Fraport-Konzerns war im Geschäftsjahr 2020 aufgrund der Coronavirus-Pandemie in bislang nicht gekanntem Ausmaß negativ. An allen Konzern-Flughäfen kam es – infolge der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen – zu einem signifikanten Verkehrseinbruch, wenngleich sich innerhalb des Portfolios im Jahresverlauf unterschiedliche Entwicklungsdynamiken zeigten. Dies führte zu einem signifikanten Umsatzrückgang und in der Folge zu massiv rückläufigen Ergebniszahlen des Fraport-Konzerns.

Während das Passagieraufkommen konzernweit zeitweise nahezu gänzlich zum Erliegen kam, bewies der Standort Frankfurt seine Funktion als führender Fracht-Umschlagplatz in Europa und kritische Infrastruktur für zum Beispiel medizinische Güter und Waren sowie für die notwendige Verteilung des Corona-Impfstoffs. Aus diesem Grund war das Frachtaufkommen in Frankfurt weit weniger stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen als der Passagierverkehr.

Als Reaktion auf die weltweite Ausbreitung der Coronavirus-Pandemie wurde am Standort Frankfurt seit Ende März 2020 für einen Großteil der Beschäftigten Kurzarbeit eingeführt. Seit Anfang April 2020 werden das Terminal 2 und Teile des Terminal 1 vorübergehend nicht mehr für die Passagierabfertigung genutzt. In den betroffenen Terminalbereichen sind auch die Retailflächen geschlossen. Zudem wurde zeitweise die Landebahn Nordwest außer Betrieb genommen. Betrieblich nicht zwingend notwendige Sachausgaben wurden gestrichen und geplante Investitionen stark reduziert oder zeitlich verschoben. In Summe konnte somit der operative Aufwand vor Sondereinflüssen im Geschäftsjahr 2020 am Standort Frankfurt um rund 25 % reduziert werden.

Auch in den ausländischen Konzern-Gesellschaften wurden operative Einsparungen realisiert. Dabei wurden ebenfalls Maßnahmen wie Kurzarbeit, Arbeitszeitreduzierung und Freistellungen gemäß den lokalen Gesetzgebungen eingeführt. Darüber hinaus profitierten insbesondere die Konzern-Gesellschaften mit saisonalem Verkehr von flexiblen Kostenstrukturen, indem auf saisonale Beschäftigung weitestgehend verzichtet wurde. So konnten bei den vollkonsolidierten internationalen Konzern-Gesellschaften Einsparungen beim Personal- und Sachaufwand in einer Größenordnung von mehr als 45 % erzielt werden. Zusätzlich wurden an nahezu allen internationalen Konzern-Flughäfen Verhandlungen mit den verantwortlichen Behörden und staatlichen Stellen aufgenommen, um Konzessionsabgaben temporär zu reduzieren oder zu stunden beziehungsweise die Gewährung anderer staatlicher Hilfen zu erlangen. Bis zum Jahresende wurden in Brasilien für die beiden Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre, für den slowenischen Flughafen Ljubljana, die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien sowie die Konzern-Gesellschaft Fraport USA Einigungen erzielt beziehungsweise finanzielle Hilfen zugesagt. Nicht zur Aufrechterhaltung des Betriebs notwendige Investitionen außerhalb der in den Konzessionsverträgen vereinbarten Investitionsverpflichtungen wurden verschoben oder gestrichen.

Um langfristig für eine ausreichende Liquidität zu sorgen, wurden im Geschäftsjahr 2020 umfassende Finanzierungsmaßnahmen abgeschlossen. So hat die Fraport AG unter anderem eine Unternehmensanleihe begeben und diverse Schuldscheindarlehen platziert. Zudem wurde in Lima eine Finanzierung in Höhe von 450 Mio US-\$ zum Bau einer zweiten Start-/Landebahn unterzeichnet. In Summe hat der Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2020 Fremdkapitalmaßnahmen über rund 2,9 Mrd € abgeschlossen. Zudem wurde der Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2019 nicht ausgeschüttet, sondern vollständig in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Das in 2019 gestartete strategische Programm „Zukunft FRA“ zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit wurde mit dem Projekt „Relaunch 50“ zusammengeführt. Ziel des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ ist eine deutliche und nachhaltige Kostenreduktion sowie die strategische Ausrichtung des Unternehmens auf das veränderte Marktumfeld. Im Fokus stehen unter anderem personalwirtschaftliche Maßnahmen mit dem Ziel, den Personalbestand in Frankfurt zu reduzieren. Zu diesem Zweck wurde unter anderem ein umfangreiches Freiwilligenpaket für Beschäftigte der Fraport AG und einiger Tochterunternehmen am Standort Frankfurt gestartet, die das Unternehmen verlassen oder früher in den Ruhestand gehen möchten.

Das Abbauziel von rund 4.000 Beschäftigten am Standort Frankfurt, das mittelfristig zu Einsparungen im Personalaufwand von jährlich rund 250 Mio € führen wird, konnte über die eingeführten Maßnahmen in Kombination mit dem realisierten Personalabbau im Jahr 2020 bereits sichergestellt werden. Bereits zum Jahresende 2020 haben im Vergleich zum 31. Dezember 2019 rund 2.200 Mitarbeiter das Unternehmen verlassen. Der übrige Personalabbau erfolgt sozialverträglich im Wesentlichen über Abfindungen, Altersteilzeit und natürliche Fluktuation. Die Personalaufwendungen für das Freiwilligenprogramm der Fraport AG und entsprechende personalwirtschaftliche Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 299 Mio €.

Um die Personalkosten darüber hinaus temporär zu senken, hat sich Fraport dem Notlagentarifvertrag für Flughäfen angeschlossen. Inhalte des Tarifvertrags zur finanziellen Entlastung von Flughäfen mit einer Laufzeit bis Ende 2023 sind unter anderem die zeitliche Verschiebung von Tarifierhöhungen, die Möglichkeit zur Reduktion der Arbeitszeit ohne Entgeltausgleich nach Auslaufen der Kurzarbeit sowie das Aussetzen von Bonuszahlungen an die Beschäftigten.

Aufgrund des weiterhin prognostizierten langfristigen Wachstums im Luftverkehr werden die Investitionen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd grundsätzlich fortgeführt, jedoch werden einzelne Baumaßnahmen zeitlich gestreckt. Der Vorstand plant nun eine gemeinsame Inbetriebnahme nach verschobener Fertigstellung des Terminal 3 und Pier G im Jahr 2026.

Hinweis zur Berichterstattung

Der vorliegende Bericht fasst die Lageberichte des Fraport-Konzerns und der Fraport AG zusammen (zusammengefasster Lagebericht). Die Ausführungen zum Fraport-Konzern gelten zugleich für die Fraport AG. Die Entwicklungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG sind dem Kapitel „Ergänzende Lageberichterstattung der Fraport AG“ zu entnehmen.

Die nichtfinanzielle Berichterstattung ist gemäß den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB in den zusammengefassten Lagebericht integriert. Diese ist dem Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ zu entnehmen.

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2020) 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 Handelsgesetzbuch (HGB).

Zur besseren Darstellung der operativen Entwicklung im Vorjahresvergleich werden die Umsatzerlöse im zusammengefassten Lagebericht zudem bereinigt um Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 berichtet (im Folgenden: Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12). Diese betreffen die kapazitiven Investitionsmaßnahmen im Zusammenhang mit Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen an den internationalen Konzern-Flughäfen (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 4 und 49).

Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich folgende wesentliche Änderung:

Die Berichterstattung für das Jahr 2020 wurde um die Finanzkennzahl „EBITDA vor Sondereinflüssen“ erweitert. Die Kennzahl ist bereinigt um Personalaufwendungen in Höhe von rund 299 Mio € für das Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie entsprechende Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt. Durch diese Finanzkennzahlen wird eine bessere Beurteilung der operativen Leistung des Fraport-Konzerns in 2020 ermöglicht.

Überleitung EBITDA vor Sondereinflüssen

in Mio €	2020	Sondereinflüsse 2020
Umsatzerlöse vor Sondereinflüssen	1.677,0	
Andere aktivierte Eigenleistungen	37,9	
Sonstige betriebliche Erträge	81,8	
Gesamtleistung	1.796,7	
Materialaufwand	-688,6	
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	-913,1	-299,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-146,6	
EBITDA vor Sondereinflüssen	48,4	
Summe Sondereinflüsse	-299,0	-299,0
EBITDA	-250,6	

In Umsetzung der Anforderungen aus dem ESEF-Umsetzungsgesetz wurde die Bilanzstruktur im Vergleich zum Vorjahr angepasst. Die Bilanzposten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ sowie „Sonstige Verbindlichkeiten“ wurden jeweils aufgeteilt in separate Bilanzposten für die finanziellen beziehungsweise nichtfinanziellen Bestandteile. So werden in der Bilanz fortan die Posten „Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte“, „Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte“ sowie „Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ und „Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten“ ausgewiesen. Darüber hinaus wurde in diesem Jahr ein separater Bilanzposten für „Andere kurzfristige Finanzanlagen“ eingeführt. Des Weiteren erfolgte aus Wesentlichkeitsgesichtspunkten eine Zusammenfassung des Postens „Veränderung des Bestandes an unfertigen

Leistungen“ mit dem Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Änderungen betreffen ausschließlich die Struktur der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend an die neue Struktur angepasst.

Eine Übersicht der Berechnungsmethoden wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen enthält das Kapitel „Glossar“.

Signifikante Änderungen im Konsolidierungskreis sowie wesentliche Anteilerhöhungen oder -reduzierungen fanden im Berichtsjahr nicht statt. Der Konsolidierungskreis sowie die Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB sind dem Konzern-Anhang zu entnehmen.

Der Vorstand hat den zusammengefassten Lagebericht sowie den Konzern-Abschluss am 26. Februar 2021 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 15. März 2021.

Geschäftsentwicklung im Überblick

Grundlagen des Konzerns

- „Zukunft FRA – Relaunch 50“ mit dem Ziel einer deutlichen und nachhaltigen Kostenreduktion sowie der strategischen Ausrichtung des Unternehmens auf das veränderte Marktumfeld
- Deutliche und nachhaltige Kostenreduktion durch Stellenabbau und striktes Kostenmanagement
- Betrieblich nicht zwingend notwendige Sachausgaben wurden im Fraport-Konzern gestrichen und geplante Investitionen stark reduziert oder zeitlich verschoben
- Maßnahmen wie Kurzarbeit, Arbeitszeitreduzierung und Freistellungen gemäß den lokalen Gesetzgebungen auch an den ausländischen Konzern-Flughäfen

Wirtschaftsbericht

- Signifikanter Rückgang des Passagieraufkommens in Frankfurt um 73,4 % auf 18,8 Mio
- Frachtaufkommen in Frankfurt weit weniger stark von der Coronavirus-Pandemie betroffen als der Passagierverkehr
- An den internationalen Konzern-Flughäfen lag der Passagierückgang zwischen 34,2 % und 85,3 %
- Finanzkennzahlen massiv von Corona-bedingtem Verkehrseinbruch beeinflusst:



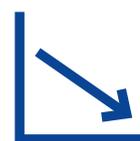
1,5 Mrd €

Umsatz bereinigt um IFRIC 12
(2019: 3,3 Mrd €)



48,4 Mio €

EBITDA vor Sondereinflüssen
(2019: 1.180,3 Mio €)



-708,1 Mio €

EBIT
(2019: 705,0 Mio €)

-690,4 Mio €

Konzern-Ergebnis
(2019: 454,3 Mio €)

-7,12 €

Ergebnis je Aktie
(2019: 4,55 €)

5,5 Mrd €

Netto-Finanzschulden
(2019: 4,1 Mrd €)



25,7%

Eigenkapitalquote
(2019: 35,2 %*)

-1,4 Mrd €

Free Cash Flow
(2019: -373,5 Mio €)



-8,3%

ROFRA
(2019: 8,8 %)

* Eigenkapitalquote 2019 wurde rückwirkend angepasst

Prognosebericht

- Passagierentwicklung abhängig vom weiteren Verlauf der Coronavirus-Pandemie, dem Impffortschritt und damit der Immunisierung der Bevölkerung
- Passagieraufkommen in Frankfurt in 2021 von unter 20 bis 25 Mio, an den Konzern-Flughäfen dynamischeres Wachstum erwartet als in Frankfurt
- Mit der Passagierentwicklung werden im Vergleich zu 2020 positive Effekte auf die Finanzzahlen erwartet
- Free Cash Flow weiterhin im signifikant negativen Bereich und damit deutlicher Anstieg der Netto-Finanzschulden
- Deutliche Verbesserung des ROFRA prognostiziert
- Bestandsgefährdende Entwicklungen sehr unwahrscheinlich

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Der folgende Abschnitt liefert einen Überblick über das Geschäftsmodell des Fraport-Konzerns sowie die finanziell bedeutendsten Konzern-Standorte und deren Wettbewerbspositionen.

Ein international führender Flughafenbetreiber-Konzern

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafenbetreiber-Konzernen. Fraport erbringt sämtliche operativen wie auch administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls zum Leistungsspektrum. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Der Fraport-Konzern ist in vier Segmente gegliedert: Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services. Hauptstandort ist der Flughafen Frankfurt, welcher der größte deutsche Flughafen und einer der bedeutendsten Passagier- und Frachtflughäfen der Welt ist. Eigentümerin des Flughafens Frankfurt ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG). Die Stärke von Fraport basiert auf dem integrierten Flughafenmanagement, das ein umfassendes Know-how bei allen Flughafendienstleistungen garantiert.



Das **Segment Aviation** bildet den Betrieb der land- und luftseitigen Infrastruktur am Standort Frankfurt ab und umfasst somit sowohl den in Deutschland gesetzlich regulierten Bereich der Flughafenentgelte als auch wesentliche Sicherheitsdienstleistungen. Die regulierten Flughafenentgelte setzen sich aus Passagier-, Lande- und Startentgelten, Sicherheitsgebühren sowie Parkentgelten 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 operative Durchführung von Flughafen- und Luftsicherheitsaufgaben unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Die enge Zusammenarbeit mit Behörden – unter anderem mit der hessischen Luftaufsicht und der Bundespolizei – ist von großer Bedeutung für die Abläufe der luft- und landseitigen Prozesse.



Das **Segment Retail & Real Estate** verantwortet im Wesentlichen die Retailaktivitäten und die Vermarktung von Immobilien und Grundstücken am Flughafen Frankfurt. 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. Ein Fokus wird sowohl auf die stärkere Nutzung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle als auch auf die Weiterentwicklung der Frachtinfrastruktur und -flächen gelegt.



Das **Segment Ground Handling** umfasst sowohl die Lade-, Gepäck- und Passagierservices als auch Post- und Gepäcktransporte sowie die Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt. Das Segment stellt somit die Qualität der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt sicher, die von komplexen Transferprozessen geprägt ist. Zum Segment gehört zudem die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, insbesondere der Gepäckförderanlage, am Flughafen Frankfurt. Die Nutzungsentgelte für die zentrale Infrastruktur sind reguliert.



Das **Segment International Activities & Services** umfasst die Akquisition, den Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und den Ausbau von Flughäfen und Infrastruktureinrichtungen im Ausland. Dazu gehören auch die Beratungsleistungen im Bereich des „Operational Readiness and Airport Transfer“ (ORAT). Zudem umfasst das Segment Service-Bereiche der Fraport AG, die zentrale Dienstleistungen für den Fraport-Konzern erbringen.

Wesentliche Standorte

Flughäfen des Fraport-Konzerns

Kontinent	Standort	Flughafen	Gesellschaft	Anteil in %	Laufzeit	
					Beginn	Ende
Europa	Deutschland	Frankfurt	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide	100	1924	Unbefristet
	Slowenien	Ljubljana	Fraport Slovenija, d.o.o.	100	2014	Unbefristet
	Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	73,4	2017	2057
			Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece)	73,4	2017	2057
	Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2041
		Burgas		60	2006	2041
Russland	St. Petersburg	Northern Capital Gateway LLC/Thalita Trading Ltd.	25	2010	2040	
Südamerika	Brasilien	Fortaleza	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza	100	2017	2047
		Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042
	Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	80,01	2001	2041 ¹⁾
	Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya)	50/51 ²⁾	1999	2024
Asien	China	Xi'an	Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	24,5	2008	Unbefristet
	Indien	Delhi	Delhi International Airport Private Ltd.	10	2006	2036 ¹⁾

¹⁾ Mit Verlängerungsoption.

²⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA die Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland, Pittsburgh, Nashville und am JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, New York. Seit 1. Februar 2020 wurde auch das Retail-Flächenmanagement des Terminal B am Newark Airport in New Jersey übernommen.

Der Anteil des internationalen Geschäfts am Konzern-Ergebnis lag bei 27 %. Auf Deutschland entfielen 73 %.

Aufteilung des Konzern-Ergebnisses

in %



73,0
Deutschland

27,0
Internationales
Geschäft

Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell von Fraport in Deutschland und im Ausland zählen neben wirtschaftlichen, (gesellschafts-)politischen und regulatorischen Faktoren auch Störereignisse wie klimatische Extrembedingungen oder Pandemien wie im Berichtsjahr 2020 die Coronavirus-Pandemie. Diese Einflussfaktoren können sich sowohl auf die Passagiernachfrage als auch auf das Angebot von Flugbewegungen und Sitzplätzen an den Konzern-Flughäfen auswirken. Auch beeinflussen diese externen Faktoren das Kaufverhalten der Passagiere an den jeweiligen Flughäfen und wirken so unmittelbar auf die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

Wirtschaftswachstum begünstigt die Nachfrage nach Flugreisen und fördert den Wohlstand einer Gesellschaft, der Grundvoraussetzung für private Reisetätigkeit ist. Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch mit den Zinspolitiken der Zentralbanken und dem internationalen Devisenhandel sind die Währungskurse. Diese haben unter anderem Einfluss auf die Attraktivität von Tourismuszielen, die Reiseströme, das Buchungsverhalten der Passagiere sowie deren Kaufverhalten im Retail-Bereich. Für die touristischen Standorte unter den Konzern-Flughäfen ist ein starker Euro von Vorteil, da diese im Wesentlichen von ankommenden Verkehren abhängig sind. Zudem spielen die Devisenkurse eine wesentliche Rolle für den finanziellen Beitrag einiger ausländischer Konzern-Gesellschaften, für die lokale Währungen in die Konzern-Währung Euro umgerechnet werden.

Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten, insbesondere der Rohöl- und damit der Kerosinpreis, haben einen wesentlichen Einfluss auf die Reiseintensität im Luftverkehr. Denn steigende Rohölpreise spiegeln sich üblicherweise in einer Erhöhung der Ticketpreise wider und dämpfen die Luftverkehrsnachfrage. Bei intensivem Wettbewerb kann dies zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben.

Die Politik beeinflusst die Geschäfte von Fraport auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene. So wirken sich Betriebseinschränkungen wie zum Beispiel Nachtflugverbote und Lärmschutzmaßnahmen negativ auf das Airline-Angebot und damit auch auf das Passagier- und Cargo-Aufkommen aus. Speziell die **Umweltpolitik** beeinflusst den Luftverkehr maßgeblich. Die Einführung von Abgaben, wie die Luftverkehrsteuer in Deutschland, oder der Einbezug des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel (ETS) sind grundsätzlich als marktwirtschaftlicher Ansatz zielführend. Jedoch verzerren beide Instrumente den internationalen Wettbewerb, da sich der Anwendungsbereich allein auf Deutschland beziehungsweise den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) beschränkt. Weitere Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals sowie die bevorstehende Revision der Emissionshandelsrichtlinie lassen die ETS-Zertifikatspreise steigen. Dadurch wird der europäische Standort im internationalen Vergleich zunehmend belastet.

Ein weiterer politischer Einflussfaktor ist die mögliche **Liberalisierung von Luftverkehrsrechten**. Hierdurch können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen oder bereits bestehende Märkte vergrößern. Im Gegenzug sorgen Sanktionen oder eng gesteckte Luftverkehrsabkommen eher für die Abschottung von Märkten.

Zu den **Störereignissen**, die massiven Einfluss auf das Passagieraufkommen haben können, gehören unter anderem terroristische Anschläge, Epidemien, Streiks und Witterungsverhältnisse. Ihr Vorkommen und ihr Ausmaß sind nicht prognostizierbar, jedoch meist zeitlich und in der Regel auch räumlich begrenzt.

Der Luftverkehr war im Geschäftsjahr 2020 in bisher nicht gekanntem Ausmaß vom Ausbruch der **Coronavirus-Pandemie** betroffen. Die Auswirkungen der Pandemie werden auch in den folgenden Jahren spürbar sein. Zur Abschwächung der Folgen ist weltweit eine erfolgreiche Umsetzung von Strategien zur Bekämpfung des Infektionsgeschehens, darunter die Verteilung von wirksamen Impfstoffen und einheitliche Teststrategien, notwendig. Aufgrund der deutlich dezimierten Nachfrage ist zu erwarten, dass die Wettbewerbsintensität zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften zunehmen wird.

Es ist anzunehmen, dass Frankfurt aufgrund seiner **zentralen Lage und umfassenden Intermodalität als Drehkreuz** besonders an der Erholung des Luftverkehrs partizipiert, sofern die Kosten und Entgelte wettbewerbsfähig gestaltet werden.

Fraport beobachtet diverse Frühindikatoren, um Trends bei den Reise- oder Frachtströmen rechtzeitig zu erkennen. Auf wirtschaftlicher Ebene sind dies unter anderem die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und der Exporte bzw. Importe (insbesondere der EU beziehungsweise des Euroraums), Industrieproduktion (Einkaufsmanagerindizes verschiedener Märkte und Produktionsindizes spezieller Gütergruppen), der Logistikindikator oder der private Konsum verschiedener Wirtschaftsräume.

Darüber hinaus sind flugmarktspezifische Indikatoren, wie Reiseabsichten, Buchungsvorschauen oder Flugplanveröffentlichungen der Fluggesellschaften Bestandteil dieses regelmäßigen Monitorings.

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt war im vergangenen Geschäftsjahr mit 18,8 Mio Passagieren auf Platz sechs der europäischen Flughäfen vertreten. Trotz der krisenbedingt veränderten Rangfolge gliederte sich der Flughafen Frankfurt auch dieses Jahr wieder hinter Paris-Charles de Gaulle (22,3 Mio), London-Heathrow (22,1 Mio), und Amsterdam-Schiphol (20,9 Mio) sowie vor Madrid (17,1 Mio) ein. Der neue Istanbuler Flughafen setzte sich aufgrund seines hohen inländischen Verkehrsanteils an die Spitze der europäischen Rangliste. Auch die Moskauer Flughäfen profitierten vom starken inländischen Verkehrsaufkommen. In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2020 11,1 Mio Passagiere zählte. Bezogen auf seinen Luftfracht-Umschlag in Höhe von rund 1,9 Mio Tonnen war Frankfurt in 2020 der größte Flughafen Europas vor Paris-Charles de Gaulle und vor Amsterdam-Schiphol. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber mit 1,3 Mio Tonnen Cargo. Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Frankfurt zu den größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt. Die diesjährigen Flughafenvergleiche sind stark vom Anteil der jeweiligen inländischen Verkehre, dem einzelnen nationalen Handeln der jeweiligen Quellländer und den Reisebestimmungen der Zielländer beeinflusst. Daher änderte sich im Jahr 2020 die Rangfolge zugunsten bislang volumenschwächerer Flughäfen. Rückschlüsse auf eine generelle Veränderung von Trends lassen sich aus den Daten bisher nicht ziehen.

Wettbewerbsposition in Europa

Rang	2020	2019	Flughafen	Passagiere	Veränderung in %	Rang	2020	2019	Flughafen	Luftfracht	Veränderung in %
↑	1.	5.	IST - Istanbul	23.308.071	-66,0	→	1.	1.	FRA - Frankfurt	1.856.965	-7,4
→	2.	2.	CDG - Paris	22.260.920	-70,8	→	2.	2.	CDG - Paris	1.636.428	-14,0
↓	3.	1.	LHR - London	22.111.265	-72,7	↑	3.	4.	AMS - Amsterdam	1.441.598	-8,2
↓	4.	3.	AMS - Amsterdam	20.887.144	-70,9	↑	4.	5.	IST - Istanbul	1.396.596	-1,4
↑	5.	8.	SVO - Moscow	19.783.957	-60,4	↓	5.	3.	LHR - London	1.141.258	-28,1
↓	6.	4.	FRA - Frankfurt	18.768.601	-73,4	→	6.	6.	LGG - Liège	1.113.990	23,5
↓	7.	6.	MAD - Madrid	17.092.693	-72,3	→	7.	7.	LUX - Luxembourg	905.854	6,2
↑	8.	13.	SAW - Istanbul	16.982.457	-52,1	↑	8.	8.	CGN - Cologne	841.906	5,3
↑	9.	24.	DME - Moscow	16.389.427	-42,0	↑	9.	10.	MXP - Milan	511.292	-6,2
↓	10.	7.	BCN - Barcelona	12.724.607	-75,8	↑	10.	11.	BRU - Brussels	506.201	3,5

Rangfolge nach ACI Europe (Februar 2020). Die Ergebnisse der Flughäfen IST und ISL wurden zur besseren Vergleichbarkeit zusammengefasst. Der Flughafen Leipzig/Halle ist nicht im Verband der ACI Europe und wird daher nicht in der Rangfolge angezeigt.

Die Pünktlichkeitsquote am Flughafen Frankfurt lag im Gesamtjahr 2020 bei 82,9 % und damit um 10,3 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Dieser deutliche Anstieg ist auf das infolge der Coronavirus-Pandemie reduzierte Verkehrsaufkommen zurückzuführen.

Hinsichtlich seiner **Wettbewerbsituation** steht der Flughafen Frankfurt einerseits in Konkurrenz um Originärpassagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet und andererseits aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen in Konkurrenz um nationale und internationale Umsteigepassagiere. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Deutsche Lufthansa, die im Geschäftsjahr 2020 einen Passagieranteil von mehr als 60 % in Frankfurt besaß. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul-Atatürk, Amsterdam-Schiphol und München, die ebenfalls in jeweils unterschiedlichem Maße durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France-KLM, Turkish Airlines und Deutsche Lufthansa geprägt sind. Aufgrund der in der Vergangenheit dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus der Region des Persischen Golfs steht der Standort Frankfurt auch im interkontinentalen Wettbewerb mit diesen Flughäfen. Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Der Bau des Terminal 3 sichert langfristig die landseitigen Kapazitäten, um den Standort zukunftsorientiert erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Aus diesem Grund hält der Vorstand trotz der Folgen der Coronavirus-Pandemie am Bau des Terminal 3 fest, wenngleich einzelne Maßnahmen und Vergaben zeitlich gestreckt wurden. Die Inbetriebnahme des Terminal 3 ist aktuell für 2026 geplant. Flugsteig G, der ursprünglich vorzeitig fertiggestellt werden sollte, wird gemeinsam mit dem Hauptgebäude eröffnet.

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



Die Entwicklung an den Konzern-Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt war in 2020 von der weltweiten Ausbreitung der Coronavirus-Pandemie und den daraus folgenden Maßnahmen zur Einschränkung des Infektionsgeschehens geprägt. Die Details zur Verkehrsentwicklung an den einzelnen Standorten sind im Kapitel „Geschäftsverlauf“ zu finden. Innerhalb des angespannten Marktumfelds hat sich die Wettbewerbsposition der Konzern-Flughäfen wie folgt entwickelt:

Als Hauptstadtflughafen steht die Entwicklung des Flughafens **Ljubljana** grundsätzlich im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen und touristischen Aufschwung von Slowenien. Nach der Insolvenz der Adria Airways im Herbst 2019 übernahmen neue Fluglinien wie die Lufthansa, Brussels Airlines und Swiss relativ kurzfristig wichtige Routen, die bislang durch die Adria Airways angeboten wurden (darunter die Routen nach Frankfurt, München, Brüssel und Zürich). Zudem erhöhten weitere Airlines ihre Kapazitäten auf bereits etablierten Routen wie zum Beispiel nach Moskau und Istanbul. Diese Entwicklung untermauert die Attraktivität des Standorts und des Flughafens. Zur Erhöhung der Servicequalität des Flughafens und zur Verbesserung der operativen Abläufe sind kurz- und langfristige Investitionen geplant. Die größte Investition in diesem Zusammenhang stellt die Erweiterung des Terminals dar, die im Juli 2019 begonnen wurde und Mitte 2021 abgeschlossen sein wird.

Die Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen der beiden Gesellschaften in Brasilien, **Porto Alegre** und **Fortaleza**, konnten zum Jahresende 2020 innerhalb des Budgets von 2,3 Mrd BRL nahezu abgeschlossen werden. Nachdem die Erweiterung des Terminals in Porto Alegre bereits Ende 2019 eröffnet wurde, folgte die Inbetriebnahme der Terminalerweiterung in Fortaleza im ersten Quartal 2020. Ferner konnte die Verlängerung der Start- und Landebahn in Fortaleza abgeschlossen werden, die Fertigstellung in Porto Alegre ist für das Jahr 2021 vorgesehen. Beide Flughäfen wiesen in 2020 eine vergleichbare Verkehrsstruktur mit fast ausschließlichem Inlandverkehr auf (Fortaleza 96%, Porto Alegre 97%) und sind im Wesentlichen durch Originärverkehre geprägt. Vor allem der im Norden Brasiliens gelegene Flughafen Fortaleza bietet durch die geografisch günstige Lage zu Nordamerika und Europa sowie die wirtschaftlich noch relativ unterentwickelte Region überdurchschnittliche Wachstumspotenziale. Auch der im südlichen Teil des Landes gelegene Flughafen Porto Alegre bietet Entwicklungsmöglichkeiten, wenngleich auf niedrigerem Niveau. Nach dem Marktaustritt von Avianca in Brasilien Mitte 2019 bedienen die drei verbleibenden, großen Inlandsfluggesellschaften LATAM, GOL und Azul die bislang durch Avianca bediente Nachfrage.

Der Flughafen Jorge Chávez in **Lima** ist Perus bedeutendster Flughafen und zählt zu den größten Flughäfen Südamerikas. Der Standort in Lima profitiert insbesondere von seiner geografischen Lage, die den Flughafen zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Verkehre zwischen Süd- und Nordamerika macht. Die größte Fluggesellschaft am Flughafen Lima, LATAM, geriet infolge der Coronavirus-Pandemie in finanzielle Schwierigkeiten, konnte aber den Betrieb aufrechterhalten, während sie ein Sanierungs- bzw. Reorganisationsverfahren nach US-Recht (bekannt als Chapter 11) durchführt. Aktuelle Prognosen zum Luftverkehrsmarkt

in Peru gehen davon aus, dass im Jahr 2024 wieder ein Passagiervolumen erreicht wird, welches dem Volumen vor der Pandemie entspricht. Es wird erwartet, dass LATAM seine Marktpräsenz am Standort aufrechterhalten und nach Abschluss des Restrukturierungsprogramms signifikant zum Passagierwachstum in 2021 beitragen wird. Ferner ist davon auszugehen, dass auch die bereits vor der Coronavirus-Pandemie stark wachsenden Low-Cost-Anbieter (Sky Airlines, Viva Air und JetSmart) deutlich zur Erholung und zum weiteren Wachstum des Passagieraufkommens beitragen werden. Zugleich befindet sich der Flughafen Lima in der Ausbauphase. Das Ausbauprogramm umfasst den Bau eines neuen Passagierterminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive Vorfeldern und Rollwegen sowie weiterer peripherer Infrastruktur. Im Jahr 2020 wurde mit dem Bau der neuen Start-/Landebahn und des Flugsicherungstowers inklusive eines Servicegebäudes begonnen. Das Investitionsvolumen der zweiten Start- und Landebahn, deren Fertigstellung für Ende 2022 geplant ist, beläuft sich auf rund 450 Mio US-\$. Die Inbetriebnahme des Terminals ist für das erste Quartal 2025 geplant.

Die Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen an den stark touristisch geprägten Standorten Griechenland, Varna und Burgas sowie in Antalya werden im Wesentlichen durch die Charterverkehre touristischer Anbieter beeinflusst. Meist gibt es keine signifikante Konzentration auf einzelne Fluggesellschaften. Die Standorte sind, neben der wirtschaftlichen Entwicklung in den jeweiligen Herkunftsländern der Verkehre, in besonderem Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Sicherheit, Qualität und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen abhängig.

Fraport Greece betreibt 14 griechische Regionalflughäfen. Dies sind die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio/Prevezka, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos und Samos. Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie und die damit einhergehenden Reisebeschränkungen haben Fraport Greece im Gesamtjahr signifikant beeinträchtigt. Dennoch zeigte der Verkehr in den Sommer- und Frühherbstmonaten 2020 eine gute Erholung, was die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination unterstreicht und für einen erneuten Anstieg der Nachfrage nach der Coronavirus-Pandemie spricht. Im Rahmen der 40-jährigen Konzessionen wurden rund 440 Mio € in die Flughafeninfrastrukturen investiert. Dabei wurde ein umfangreiches Ausbau- und Erweiterungsprogramm umgesetzt, das unter anderem den Neubau von fünf Terminals, die Erweiterung von fünf Terminals und die Modernisierung von vier Terminals an den einzelnen Flughäfen umfasste. Die Ausbaumaßnahmen an zwölf Flughäfen wurden bis Ende des Jahres 2020 abgeschlossen, an den Flughäfen Thessaloniki und Santorin wurden die Maßnahmen im Januar beziehungsweise Februar 2021 fertiggestellt. Mit dem Abschluss der Investitionsmaßnahmen an den jeweiligen Flughäfen erhöht Fraport Greece die regulierten Flughafenentgelte je Passagier im Einklang mit dem Konzessionsvertrag von bislang 13 € auf durchschnittlich 18,50 €. So wurden die Entgelte an drei Flughäfen (Chania, Kavala, Zakynthos) bereits in 2019 und an weiteren acht Flughäfen (Aktio, Skiathos, Samos, Mytilini, Rhodos, Kefalonia, Mykonos und Corfu) in 2020 erhöht. An den Flughäfen Kos, Santorini und Thessaloniki soll die Entgelterhöhung im April 2021 erfolgen.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** waren trotz der Coronavirus-Pandemie mit etwa 0,4 Mio beziehungsweise 0,6 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Neben Charterverkehren versprechen Low-Cost-Verkehre weiteres langfristiges Wachstumspotenzial. Die wesentlichen internationalen Passagiergruppen der Standorte sind Fluggäste aus Deutschland (26,7 %), Polen (18,1 %) und Großbritannien (13,6 %). Wizz Air stellte den mit Abstand größten Passagieranteil, stationierte ein drittes Flugzeug in Varna und bindet den Standort an nunmehr 21 Destinationen an. Die Terminals bieten durch sukzessive, modulare Erweiterungsmaßnahmen an beiden touristischen Standorten 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 weiterhin einer der wesentlichen touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Die Entwicklung des Verkehrs in Antalya ist, neben der politischen und wirtschaftlichen Stabilität des Landes, wesentlich von der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie und der Nachfrage nach Urlaubsreisen in die Region rund um Antalya abhängig. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Russland, der Ukraine und Deutschland mit Anteilen von rund 44 % beziehungsweise jeweils 16 %. Verpflichtende Ausbauinvestitionen in die Flughafeninfrastruktur sind bis zum Ende der Konzessionslaufzeit in 2024 nicht zu tätigen.

Der Flughafen Pulkovo in **St. Petersburg** ist mit Ausnahme von Moskau der größte Flughafen Russlands. Mit der Inbetriebnahme des internationalen Terminals in 2013 realisierte der Flughafen in den Jahren vor 2020 ein robustes Passagierwachstum. In Abhängigkeit von der wirtschaftlichen und touristischen Erholung und Entwicklung des Großraums St. Petersburg können weitere Investitionsmaßnahmen insbesondere in die Infrastruktur zur Abfertigung des Inlandverkehrs notwendig werden. Die Entwicklung der Passagierzahlen hängt – neben der politischen Stabilität des Landes – auch von der Entwicklung des Rubels im Vergleich

zum US-Dollar und dem Euro ab, die insbesondere das Reiseverhalten russischer Fluggäste beeinflusst. Fraport hält eine 25 %-ige Beteiligung am Betreiberkonsortium der Konzession und den Vertrag zur Durchführung des operativen Betriebs.

Der Flughafen **Xi'an** gehört zu den größten Flughäfen in Zentralchina. Der Standort ist im Wesentlichen durch originären Verkehr geprägt. Daher bietet der bislang nur geringe Anteil an Umsteigerverkehr dem Flughafen aufgrund seiner geografischen Lage langfristig weiteres Wachstumspotenzial. In den nächsten Jahren werden weitere Ausbaumaßnahmen vorgenommen.

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

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2020 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben.

Im April 2020 wurden alle Funktionen des Infrastrukturcontrollings zentralisiert und die Organisationseinheit „Investitions- und Projektcontrolling“ als neuer Zentralbereich gegründet. Die Aufgaben des Bereichs „Zentrale Investitionssteuerung“ wurden dabei integriert und diese Einheit aufgelöst. Im Oktober 2020 wurden zudem Strukturen und Prozesse der wirtschaftlichen Steuerung neu aufgesetzt, die Organisationseinheit „Controlling“ wurde dabei vollständig in den neu gegründeten Bereich „Kosten- und Ergebniscontrolling“ überführt. Die Aufgaben der Zentralbereiche „Digitalisierung, Innovation und Transformation“ sowie „Zentrale Frachtinfrastruktur und Luftfrachtentwicklung“ wurden zum 1. Januar 2021 entlang der Prozesskette in andere Bereiche integriert und die bisherigen Einheiten aufgelöst.

Rechtliche Konzern-Struktur

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafenbetreibermodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit mehr als 9.300 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 21.000 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 31 Flughäfen aktiv (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“).

Zum 31. Dezember 2020 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 59 Gesellschaften im engeren Sinn und 78 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 55 beziehungsweise 73 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 für das Unternehmen. Der Vorstand setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Retail und Real Estate), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur und Arbeitsweisen des Leitungs- und Kontrollorgans ist in der „Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung“ dargestellt. Die jährlich aktualisierte Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung ist nicht Bestandteil der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer und dem Kapitel „An unsere Aktionäre“ zu entnehmen.

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 zudem die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften.

Zusätzlich zu den vorgenannten Strategischen Geschäfts- und den direkt zugeordneten Servicebereichen erbringen 13 Zentralbereiche der Fraport AG in Frankfurt unter anderem konzernweite Leistungen.

Zum 31. Dezember 2020 stellte sich die Segmentstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

Fraport-Konzernstruktur

				
Segmente ¹⁾	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services
Direkt zugeordnete strategische Geschäfts- und Servicebereiche	Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen Integriertes Facility Management Zentrales Infrastrukturmanagement
Wesentliche Konzern-Gesellschaften	FraSec	Media Frankfurt	FraGround FraCareServices	Fraport USA Fraport Slovenija Fortaleza & Porto Alegre Lima Fraport Greece Twin Star Antalya Thalita / Northern Capital Gateway Xi'an

Zentralbereiche

Finanzen und Investor Relations | Interne Revision | Investitions- und Projektcontrolling | Kosten- und Ergebniscontrolling | Personal Führungskräfte In- / Ausland | Personalserviceleistungen | Rechnungswesen | Rechtsangelegenheiten und Compliance | Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit | Unternehmenskommunikation | Zentraler Einkauf und Bauvergabe

¹⁾ Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

Strategie

Im Jahr 2019 wurde das Programm „Zukunft FRA“ ins Leben gerufen, um Fraport aus einer starken Position heraus für die Herausforderungen der kommenden Jahre zu wappnen, die sich in Form von vermehrten Airline-Insolvenzen und einer sich abschwächenden Konjunktur abzeichneten. Durch effizientere Zusammenarbeit, schnellere Entscheidungen und schlankere Prozesse zielte es insbesondere auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, die damit einhergehende, notwendige Ergebnisverbesserung sowie den dafür erforderlichen Kulturwandel am Standort Frankfurt ab.

Durch die Coronavirus-Pandemie kam der Flugverkehr im Jahr 2020 zeitweise nahezu gänzlich zum Erliegen. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass das Passagieraufkommen auch bis in die Jahre 2023/2024 noch unter den bisherigen Höchstwerten liegen wird. Um den Flughafen Frankfurt auf ein wirtschaftliches Szenario bei rund 50 Millionen Passagieren auszurichten, wurde das strategische Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ ins Leben gerufen. Es setzt auf dem bestehenden Programm „Zukunft FRA“ auf, erweitert dieses jedoch um notwendige Reaktionen auf die Folgen der besonders den Luftverkehr betreffenden Coronavirus-Pandemie.

Nach wie vor adressiert das neu ausgerichtete Programm Herausforderungen, die struktureller, organisationaler und kultureller Natur sind. Allerdings wurde die erforderliche Ergebnisverbesserung zeitlich und in ihrer Höhe drastisch ausgeweitet und Kostenreduzierungen noch stärker in den Fokus gerückt. Zudem wurden weitreichende organisatorische Anpassungen definiert. Das Hauptaugenmerk liegt aktuell darauf, die Liquidität des Unternehmens zu sichern und die Ressourcen und Kapazitäten an das oben skizzierte Szenario anzupassen.

Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert

Nach dem weltweiten Verkehrseinbruch im Jahr 2020 infolge der Coronavirus-Pandemie wird sich das Verkehrsaufkommen aktuellen Prognosen von Verbänden und Flugzeugproduzenten zufolge bis Mitte des Jahrzehnts erholen. Im Anschluss wird erneut ein langfristig stabiles Wachstum des Luftverkehrsmarktes erwartet. Fraport richtet seine Strategie auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes und dessen Markttrends aus. Positiven Einfluss auf die Entwicklung haben insbesondere ein weltweit angenommenes Wirtschaftswachstum und eine global wachsende und stärker konsumierende Mittelschicht. Weitere Aufhol- und Wachstumseffekte resultieren aus der globalen Ausrichtung von Wirtschaft und Bildung sowie dem prognostizierten zunehmenden Verkehr aus Migration und Tourismus. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet.



Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus*	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+ 4,3 %
Boeing	2019 – 2039	Verkaufte Passagierkilometer	+ 4,0 %
Embraer	2019 – 2029	Verkaufte Passagierkilometer	+ 2,6 %
ACI	2019 – 2040	Anzahl Passagiere	+ 3,7 %

* Daten aus Prognose 2019.

„Zukunft FRA – Relaunch 50“ als Antwort auf eine der größten Krisen der Luftverkehrsindustrie

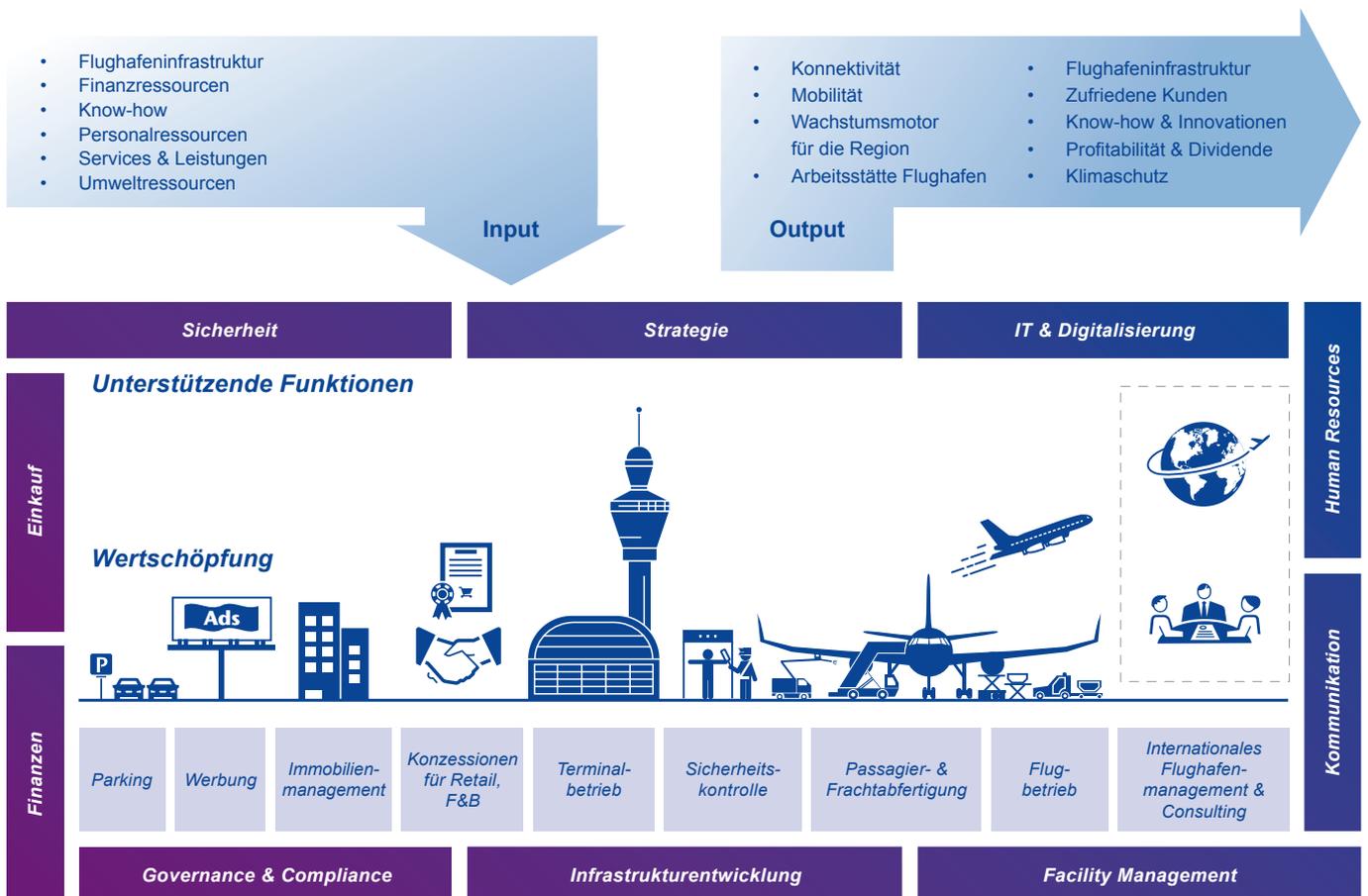
Bereits vor der Coronavirus-Pandemie wirkten sich die schwächere allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, Anpassungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie strukturelle Veränderungen im Luftverkehr spürbar auf Fraport und insbesondere den Standort Frankfurt aus. Es ergab sich die klare Notwendigkeit, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Das strategische Programm „Zukunft FRA“ zielt deshalb auf die Senkung der Kosten sowie die Steigerung der Erlöse ab. Im Zuge der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie erhöhte sich der Druck noch einmal schlagartig.

Das übergeordnete Ziel des in der Folge erweiterten und neu ausgerichteten strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ ist die nachhaltige Reduzierung des Personalaufwands am Standort Frankfurt um ca. 250 Mio € pro Jahr. Dies erfordert den Abbau von rund 4.000 Stellen und schließt auch eine strukturelle Anpassung der nicht direkt verkehrsabhängigen, vorwiegend administrativen Belegschaft ein. Die Programmziele basieren auf vier wesentlichen Säulen:



Die aus der Coronavirus-Pandemie resultierende verminderte Nachfrage und damit verbundene Überkapazitäten erhöhen den bereits sehr intensiven Wettbewerb zwischen den Flughäfen und steigern den hohen Kosten- und Preisdruck der Airlines zusätzlich. In diesem Umfeld sind die Qualität der angebotenen Services sowie verlässliche, schnelle Prozesse kritische Erfolgsfaktoren. Die Anstrengungen von Fraport sind deshalb weiterhin darauf ausgerichtet, allen Kundengruppen ein exzellentes Produkt zu bieten. Das Leitbild mit dem Motto „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ steht somit nach wie vor für die notwendige Fokussierung des Fraport-Konzerns und der gesamten Wertschöpfungskette auf den Kunden.

Wertschöpfungskette



Strategische Ziele

Die Vision des Fraport-Konzerns mit ihren fünf strategischen Zielen dient der Umsetzung des Leitbildes und hat aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen mehr denn je Bestand:



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



Wachstum in Frankfurt und international

Die erwartete, oben beschriebene Marktentwicklung zeigt, dass der Luftverkehr langfristig ein Wachstumsmarkt bleibt. Mit den im Rahmen des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ angestoßenen Maßnahmen richtet Fraport das Unternehmen neu aus, um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen und nachhaltig an diesem Wachstum zu partizipieren – sowohl am Standort Frankfurt als auch international.

Fraport will die Hub-Funktion des Standorts Frankfurt weiter stärken und seine Attraktivität für Netzwerk-Carrier, aber auch für den Low-Cost-Markt erhöhen. Dafür ist es erforderlich, dass am Flughafen Frankfurt land- und luftseitig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Insbesondere der Bau des Terminal 3 sichert die langfristig erforderliche Infrastruktur am Standort, weswegen Fraport ungeachtet der Coronavirus-Pandemie daran festhält.

Die Rolle des Flughafens Frankfurt als eines der führenden Frachtdrehkreuze in Europa soll ebenso weiter gestärkt werden und die Fracht als strategisches Standbein ausgebaut werden. Gerade in der Coronavirus-Pandemie konnte der Flughafen Frankfurt seine Systemrelevanz für die Versorgung Deutschlands und der Welt mit lebenswichtigen Gütern, wie Schutzmasken, Medikamenten und medizinischem Gerät, unter Beweis stellen. Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu gewährleisten und den Bedürfnissen von Industrie und Versendern zu entsprechen, sorgt Fraport gemeinsam mit seinen Standortpartnern dafür, dass der Flughafen alle Anforderungen an einen effizienten Fracht-Hub erfüllt. Dazu investiert Fraport kontinuierlich in die physische und digitale Infrastruktur des Flughafens. So wurde 2020 zum Beispiel in eine Datenaustauschplattform investiert, um in Zukunft Zoll- und weitere Importprozesse am Standort digital zu standardisieren.

An einigen Konzern-Flughäfen, vor allem den touristisch und den vom Inlandverkehr getriebenen Standorten, wird der Verkehr voraussichtlich dynamischer als am Standort Frankfurt wachsen. So wird auch die Erholung des Verkehrsaufkommens auf das

Niveau der Zeit vor der Coronavirus-Pandemie deutlich früher als in Frankfurt erwartet. Aus diesem Grund führt Fraport die begonnenen und kapazitativen notwendigen Ausbaumaßnahmen auch an den internationalen Standorten fort (siehe Kapitel „Wesentliche Standorte“).

Trotz der mittelfristigen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf das Geschäftsmodell hält Fraport an seinen langfristigen Wachstumszielen fest. Das Verkehrsvolumen soll dem allgemeinen Markttrend folgen, der Aviation-Umsatz gesteigert und ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum im Non-Aviation Segment erreicht werden. Auch soll das internationale Geschäft weiter wachsen und langfristig seinen Anteil am Konzern-EBITDA und -Ergebnis erhöhen.

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport insbesondere das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. Die entsprechenden Kennzahlen sind im Kapitel „Geschäftsverlauf“ zu finden.

Fraport misst das konzernweite Ergebniswachstum und steuert dieses unter anderem über die Entwicklung des Konzern-EBITDA und -Ergebnisses, des ROFRA, der Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA sowie des Free Cash Flows. Eine Beschreibung der Entwicklung dieser Kennzahlen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2021 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten.

Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in und außerhalb von Frankfurt ergeben, sind dem „Risiko- und Chancenbericht“ zu entnehmen.



Serviceorientierter Flughafenbetreiber

Das Leitbild und der Slogan „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ geben den Anspruch einer ausgeprägten Kunden- und Serviceorientierung an allen Standorten vor. Durch motivierte Mitarbeiter, effiziente Prozesse und anforderungsgerechte Infrastruktur erlangen die Konzernflughäfen eine führende Position in ihrem jeweiligen Luftverkehrsmarkt.

Im Jahr 2020 wurde aufgrund der Coronavirus-Pandemie sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen besonderer Wert auf die Gesundheit der Kunden und die bestmögliche Minderung des Infektionsrisikos gelegt. Zur Gewährleistung und Wiederaufnahme eines sicheren Flughafenbetriebs wurden an allen Standorten umfassende Maßnahmenprogramme umgesetzt. In Frankfurt wurden die umgesetzten Maßnahmen auch einer Prüfung des TÜV Hessen unterzogen und mit dem TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“ ausgezeichnet.

Generell erwarten Passagiere zunehmend individuelle Angebote, die das Reisen bequemer und intelligenter machen. Um einen Mehrwert für Fluggäste zu schaffen, betreut Fraport seine Passagiere entlang der kompletten Reisekette – von der Reiseplanung bis zum Abschluss der Reise. Dafür setzt Fraport zunehmend auf digitale Technologien. Der Fokus wird zudem insbesondere auf eine zuverlässige Verladung des Reisegepäckes bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen gelegt, da der Gepäckprozess einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit hat.

Fraport und das Bundesinnenministerium sind sich einig, dass Fraport ab dem Jahr 2023 die Verantwortung für die Durchführung der Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt übernehmen soll. Vor der Corona-Krise waren am Flughafen Frankfurt häufig die Wartezeiten an den Kontrollstellen ein Kritikpunkt der Passagiere und Fluggesellschaften. Mit der Übernahme der Steuerungskontrolle verfolgt Fraport das Ziel, die Kontrollprozesse besser in bestehende Abläufe zu integrieren und so Wartezeiten möglichst zu vermeiden.

Neben den Passagieren sind für Fraport auch die Geschäftspartner der Flughäfen, wie unter anderem Fluggesellschaften, Einzelhändler und Logistiker, von hoher Bedeutung. Fraport bietet seinen Partnern konzernweit eine optimale Geschäftsgrundlage, damit diese im Wettbewerb erfolgreich sind. Technologisch unterstützt werden Prozesse und Schnittstellen kontinuierlich verbessert, um Abläufe weiter zu vereinfachen und zu beschleunigen. Fraport und Lufthansa haben sich auf die Intensivierung ihrer strategischen und operativen Zusammenarbeit verständigt. Ziel ist es, gemeinsam Passagierprozesse und -erlebnisse zu verbessern, Effizienzpotenziale zu nutzen und damit die zentrale Rolle des Hubs Frankfurt im internationalen Wettbewerb weiter auszubauen.

An allen Konzern-Flughäfen soll die Kunden- und Serviceorientierung kontinuierlich 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. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie wurden diese im Jahr 2020 allerdings zum Teil ausgesetzt oder in reduzierter Form durchgeführt. Mit seinen Geschäftspartnern ist Fraport zudem kontinuierlich im persönlichen Austausch.

Das Ziel „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ misst Fraport unter anderem mithilfe nichtfinanzieller Leistungsindikatoren. Die Globalzufriedenheit der Passagiere in Frankfurt spiegelt die Wirksamkeit und den Erfolg aller passagierorientierten Prozesse sowie Service-Angebote zur Steigerung der Passagierzufriedenheit und -bindung am Standort wider. Auch die Gepäckkonnektivität ist ein wesentliches Maß für die Leistungsfähigkeit als Hub-Flughafen. Ein weiterer Qualitätsindikator für Frankfurt als Drehkreuz ist die Pünktlichkeitsquote (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“).

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Konzern-Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sind dem Kapitel „Steuerung“ zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2021 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ enthalten.



Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit

Alle Konzern-Gesellschaften, Geschäftsfelder und Services im Fraport-Konzern erbringen ihre Leistungen zu Qualitäts- und Kostenstrukturen, die mit spezialisierten Luftverkehrsdienstleistern im Wettbewerb bestehen können. Durch optimale Zusammenarbeit im Konzern sollen die operativen Kosten weiter reduziert und flexibilisiert werden.

Im Geschäftsjahr 2020 bestand die Herausforderung zunächst darin, die Liquidität im Fraport-Konzern zu sichern und weiter auszubauen. Sowohl am Heimatstandort Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen weltweit hat Fraport deshalb frühzeitig auf den Einbruch der Verkehrszahlen reagiert und unmittelbar Kostensenkungen eingeleitet. In diesem Zusammenhang wurden alle betrieblich nicht zwingend notwendigen Sachausgaben soweit wie möglich reduziert. In Frankfurt wurden geplante Investitionen im Bestand auf ein Minimum gesenkt oder zeitlich verschoben. Außerdem wurde die Nutzung der Infrastruktur angepasst, indem Start-/Landebahnen und Teile der Terminals zeitweise geschlossen wurden, um die laufenden Betriebskosten zu senken.

Im Rahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ werden zudem die Personalkosten verringert. Bereits im Jahr 2020 wurden durch natürliche Fluktuation und auslaufende Zeitverträge am Standort Frankfurt rund 2.200 Stellen abgebaut. Der übrige Personalabbau wird sozialverträglich im Wesentlichen über Abfindungen, Altersteilzeit und natürliche Fluktuation erfolgen. Parallel wird die Kurzarbeit auch in 2021 weitergeführt. Seit dem zweiten Quartal 2020 sind je nach aktuellem Bedarf Beschäftigte der Konzern-Gesellschaften in Frankfurt in Kurzarbeit. Um auch nach Auslaufen der Kurzarbeit ab 2022 den weiterhin zu erwartenden wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie entgegenzuwirken, wurde ein Notlagentarifvertrag für die deutschen Verkehrsflughäfen verhandelt, dem sich Fraport angeschlossen hat.

Um die Wirtschaftlichkeit und den Erfolg von Fraport langfristig zu gewährleisten, ist es zugleich unabdingbar, Prozesse, Organisation und Kultur im Fraport-Konzern nachhaltig anzupassen. Daher verfolgt Fraport auch eine agilere Zusammenarbeit. So werden durch Bündelung von gleichen oder ähnlichen Aufgabenbereichen, beispielsweise im zentralen Infrastrukturmanagement, Mitarbeiter-Pools gebildet, um Ressourcen effizienter zu steuern und auszulasten. Zudem werden Prozesse verschlankt. So wird beispielsweise das Airline- und Terminalmanagement im Geschäftsbereich Aviation zukünftig deutlich prozessorientierter organisiert und ein unterstützendes Team zur fortlaufenden Geschäftsprozessoptimierung eingerichtet.

Weiter will Fraport durch Standardisierung und Automatisierung wettbewerbsfähige Kostenstrukturen schaffen. In diesen Kontext fällt die Neuausrichtung der kaufmännischen Funktionen, die sich bereits in Umsetzung befindet. Die kaufmännischen Funktionen in den einzelnen Geschäftsbereichen werden am Standort Frankfurt zentralisiert, um so Abstimmungsaufwand und Redundanzen in den Tätigkeitsgebieten zu reduzieren. Zusätzlich werden nach Möglichkeit dahinter stehende Prozesse digitalisiert. Auch bei Retail-, Parkierungs- und Immobilienprozessen werden mittels Digitalisierung Effizienzsteigerungen erreicht.

Nicht zuletzt sollen Entscheidungswege deutlich kürzer und damit die Umsetzungsgeschwindigkeit im Unternehmen erhöht werden. Ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg ist die Einrichtung beziehungsweise Stärkung einer Projektorganisation in

vielen Bereichen und hierdurch eine deutlich flachere Führungsstruktur. Durch die Umwidmung von Führungs- zu Fachstellen und die Neueinführung einer Fach- und Projektablaufbahn werden Führungsspannen erweitert und Führungstiefen reduziert.

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sind dem Kapitel „Steuerung“ zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung dieser Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2021 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten.



Lernende Organisation & Digitalisierung

Flexibles und schnelles Reagieren gehört für Fraport als Dienstleistungsunternehmen zum operativen Alltag. Risiken und Chancen werden rechtzeitig erkannt, Veränderungen im Markt antizipiert. Lernen findet täglich und überall statt, sowohl in der Führung als auch im Fachlichen. Dazu nutzt Fraport die Möglichkeiten der Fortbildung, des interaktiven Lernens, moderner agiler Projekttechniken sowie der aktiven Rückmeldung.

Auch im strategischen Programm „Relaunch 50 – Zukunft FRA“ steht die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur im Fokus. Die Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen soll durch agile Arbeitsweisen gestärkt und Leistungs- und Führungskultur konsequent ausgebaut werden. Um dem Anspruch gerecht zu werden, voneinander zu lernen, wurde der regelmäßige Austausch von Fachexperten aus dem Fraport-Konzern zu spezifischen Fragestellungen des Flughafenmanagements fortgeführt.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist geprägt von Schnelligkeit und Unsicherheit. Dabei sind Anpassungsfähigkeit sowie die Fähigkeit, schnell auf Veränderungen zu reagieren, entscheidende Schlüsselfaktoren. Da Digitalisierung und Innovation konkrete Chancen bieten, diesen Herausforderungen zu begegnen, wurde im Sommer 2020 eine neue Digitalisierungs- und Innovationsstrategie aufgesetzt – in der Überzeugung, hierdurch gestärkt aus der herausfordernden Zeit der Coronavirus-Pandemie hervorzugehen. Dabei versteht Fraport Digitalisierung und Innovation als einen Hebel zur zeitnahen Verbesserung der finanziellen Ergebnisgrößen. Digitale und innovative Technologien werden genutzt, um zusätzliche Umsatzpotenziale zu erschließen, Kosten zu reduzieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Zur Unterstützung der angestrebten digitalen Transformation wurde die „Digital Factory“ ins Leben gerufen. Sie positioniert sich als interner Partner zur Unterstützung der Geschäftsbereiche. Hierbei steht der Wissenstransfer innerhalb des gesamten Fraport-Konzerns im Fokus des Handelns. Dabei setzt Fraport auf die Zusammenarbeit mit externen Netzwerk-Partnern. Zum schnellen Aufbau eines Partnernetzwerks wurde unter anderem eine Kooperation mit dem Dienstleister „Plug & Play“ geschlossen, der Fraport bei speziellen Fragestellungen in Kontakt mit entsprechenden Lösungsanbietern bringt.

Mehr zu Innovationen und Ideen im Fraport-Konzern ist dem Kapitel „Forschung und Entwicklung“ zu entnehmen.



Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

Fraport macht es sich zur Aufgabe, mit seinen Partnern und Nachbarn konzernweit respektvoll und wertschätzend umzugehen.

Für seine Beschäftigten nimmt Fraport seine unternehmerische Verantwortung als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber wahr. Durch langfristige, systematische Weiterentwicklungsangebote, attraktive Mitarbeiterangebote und Talentmanagement-Programme bindet Fraport qualifizierte und motivierte Beschäftigte und sichert so die eigene Wettbewerbsfähigkeit. Auch wenn in Zeiten der Coronavirus-Pandemie durch die Einführung von Kurzarbeit und Sachkostensenkungen unvermeidliche Abstriche gemacht werden mussten, möchte Fraport viele dieser Leistungen und Programme weiterhin anbieten. In diesem Sinne wird auch den Auszubildenden, die 2021 die Ausbildung beenden, eine befristete Übernahme angeboten, um im Anschluss an die Ausbildung erste Berufserfahrungen sammeln zu können.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport zudem persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Einen besonderen Schwerpunkt setzt Fraport auf Entwicklungsmaßnahmen, die der Erhöhung des Anteils von Frauen in Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften dienen. Vor dem Hintergrund der massiven personalwirtschaftlichen und organisatorischen Maßnahmen zur Bewältigung

der wirtschaftlichen und betrieblichen Folgen der Coronavirus-Pandemie sind die Veränderungen der Ausgangslage zu bewerten und der Prozess gegebenenfalls neu auszurichten.

Auch ein ganzheitlicher, integrierter Arbeits- und Gesundheitsschutz ist wesentlicher Bestandteil unternehmerischer Gesamtverantwortung im Fraport-Konzern. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie stand im Geschäftsjahr 2020 das Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz im besonderen Fokus. Sowohl am Standort Frankfurt als auch international wurden umfassende Schutzmaßnahmen ergriffen, wie zum Beispiel die Umsetzung der ständig weiterentwickelten Arbeitsschutzregelungen, die Tragepflicht von Mund-Nasen-Bedeckungen, Abstandsmarkierungen, der Einsatz von Hygieneschutzscheiben beziehungsweise -trennwänden und das Aufstellen von Desinfektionsmittelspendern. Zudem wurden Arbeitsprozesse angepasst, um den betrieblichen Arbeitsalltag für die Beschäftigten im Einklang mit den rechtlich vorgegebenen Corona-Arbeitsschutzmaßnahmen so sicher wie möglich zu gestalten. Die Mitarbeiter wurden durch Informationsmaterialien und Unterweisungen fortlaufend zu den geltenden Hygiene- und Verhaltensregeln informiert und sensibilisiert.

Zu guter Nachbarschaft gehört auch gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement in den jeweiligen Regionen. Das Förderkonzept der Fraport AG „Aktiv für die Region“ dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Weiter unterstützt das Unternehmen sowohl Breiten- als auch Profisport und pflegt langfristige Partnerschaften mit Frankfurter Kultureinrichtungen. An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen ebenfalls von der wirtschaftlichen Leistung, zum Beispiel durch Spenden oder Sponsoring-Aktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Im Jahr 2020 und voraussichtlich auch in den kommenden Jahren sieht sich das Unternehmen allerdings durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie gezwungen, konzernweit entsprechende Ausgaben zu reduzieren, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngeschäft stehen.

Fraport sieht sich in der Verantwortung, den mit dem Flughafenbetrieb einhergehenden ökologischen Anforderungen gerecht zu werden. Im Bereich des Klimaschutzes hat Fraport sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO₂-Emissionen auf insgesamt 125.000 Tonnen zu senken (siehe auch Kapitel „Steuerung“). Für den Standort Frankfurt hat sich die Fraport AG den Maßstäben des Airports Council International (ACI) Europe angeschlossen und plant, bis zum Jahr 2050 CO₂-frei zu sein, ohne hierbei Emissionen lediglich zu kompensieren. Um den Strombedarf aus regenerativen Energien zu decken, ist der Abschluss eines Power Purchase Agreements mit einem Betreiber eines Offshore-Windparks geplant. Gleichzeitig setzt das Unternehmen darauf, am Flughafen selbst Strom zu erzeugen, und hält deshalb am Bau von Photovoltaik-Anlagen am Standort fest.

Auch die internationalen Konzernflughäfen beteiligen sich neben Frankfurt (Level 3, „Optimization“) zunehmend an der Airport Carbon Accreditation des ACI. Der Flughafen Ljubljana hat Level 2 („Reduction“) erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Der Flughafen Antalya, an dem das Gemeinschaftsunternehmen Fraport TAV Antalya die Terminals betreibt, befindet sich auf Level 3+ („Neutrality“). Zudem haben die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien sowie die griechischen Flughäfen Chania, Samos, Kefalonia, Mytilini, Rhodos und Thessaloniki das Level 1 („Mapping“) erreicht. Der Flughafen Lima hat 2020 erstmals an der Airport Carbon Accreditation teilgenommen und ebenfalls ein Zertifikat für Level 1 erhalten.

Der aktive und passive Schallschutz trägt zusätzlich dazu bei, die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf sein Umfeld zu begrenzen. Emissionsabhängige Flughafenentgelte am Standort Frankfurt bieten den Fluggesellschaften finanzielle Anreize, Flugzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen einzusetzen. An den Konzern-Flughäfen wurden ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen und lokalen Regelungen zum Lärmschutz umgesetzt und Monitoring-Systeme implementiert.

Für seinen Anspruch, attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber zu sein, verwendet Fraport die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die Krankenquote zur Steuerung. Diese Kennzahlen hat der Vorstand neben der CO₂-Emission als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren des Ziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ definiert (siehe auch Kapitel „Steuerung“). Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2021 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ enthalten.

Steuerung

Im Kapitel Steuerung werden die bedeutsamsten Kennzahlen erläutert, durch die der Vorstand die ergriffenen unternehmerischen Maßnahmen im Rahmen der Konzern-Strategie messbar macht und bewertet. Dabei unterscheidet der Vorstand zwischen finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Aufgrund des signifikant geringeren Verkehrsaufkommens an allen Konzern-Flughäfen wurden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit, Gepäck-Konnektivität und CO₂-Emissionen, die im direkten Zusammenhang mit den Passagierzahlen stehen, im Jahr 2020 nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen. Auch die Mitarbeiterzufriedenheit wurde aufgrund des Mangels an validen und mit den Vorjahren vergleichbaren Daten nicht als Steuerungsgröße verwendet. Mittelfristig hat dies keine Auswirkungen auf die Steuerung des Fraport-Konzerns. So behalten die Zielwerte auch bei wieder ansteigendem Verkehrsvolumen ihre Gültigkeit.

Gleiches gilt für den finanziellen Leistungsindikator Nettofinanzschulden zu EBITDA, der aufgrund des negativen Konzern-EBITDA ebenfalls negativ wurde und sich auch infolge der umfangreichen Kreditaufnahmen beträchtlich verschlechtert hat.

Zudem wurde der Fraport-Konzern im Berichtsjahr neben dem EBITDA auch nach dem EBITDA vor Sondereinflüssen gesteuert (siehe Kapitel „Hinweise zur Berichterstattung“).

Darüber hinaus erfolgte die Steuerung des Fraport-Konzerns im Jahr 2020 aufgrund des signifikant negativen Free Cash Flow nach der Konzern-Liquidität, um eine stabile finanzielle Situation des Unternehmens über den gesamten Zeitraum der Coronavirus-Pandemie hinweg zu gewährleisten.

Der Vorstand fokussiert sich ab der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2021 auf nachfolgende bedeutsamste finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren, deren Entwicklungen in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“, „Wertorientierte Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ dargestellt sind und für die im Kapitel „Geschäftsausblick“ entsprechende Prognosen formuliert wurden.

Bedeutsamste finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Themenfeld	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Wert 2020
Ertragslage / Vermögens- und Finanzlage	Wir wollen langfristiges Ertragswachstum generieren und die Finanzkraft trotz zukünftiger Investitionen auf hohem Niveau halten.	Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12 (Mio €)	~2 Mrd €	2021	Konzern	1.452,5
		EBITDA (Mio €)	300-450 Mio €	2021	Konzern	-250,6
		EBIT (Mio €)	leicht negativ	2021	Konzern	-708,1
		Konzern-Ergebnis (Mio €)	negativ	2021	Konzern	-690,4
		Liquidität	überproportionale Liquiditätsdeckung	über den gesamten Zeitraum der Coronavirus-Pandemie hinweg	Konzern	2213,7
		Eigenkapitalquote (%)	>30 %	unbefristet	Konzern	25,7
		Netto-Finanzschulden zu EBITDA	max. 5x	unbefristet	Konzern	-22,1
		Free Cash Flow (Mio €)	Signifikant negativ	2021	Konzern	-1.400,0
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir wollen die Zufriedenheit unserer Kunden halten und weiter steigern.	Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	≥80 % ¹⁾	2021	Fraport AG ²⁾	91 ³⁾
		Gepäck-Konnektivität (%)	>98,5 %	2021	Fraport AG	98,7 ³⁾
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen.	Mitarbeiterzufriedenheit	Gleich oder besser als 3,0 ⁴⁾	2021	Konzern	- ³⁾
			Besser als Vorjahreswert ⁴⁾	2021	Fraport AG	81,5 ^{3),5)}
	Wir wollen den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland steigern.	Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30 %	2021	Konzern (Deutschland)	25,6
Gesundheits- und Arbeitsschutz	Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken.	Krankenquote (%)	≤7,2%	2025	Konzern (Deutschland) ⁶⁾	6,4
			≤7,2%	2025	Fraport AG	6,1
Klimaschutz	Wir wollen die CO ₂ -Emissionen verringern.	CO ₂ -Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	125.000 t	2030	Konzern ⁷⁾	171.395 ³⁾
			80.000 t ⁸⁾	2030	Fraport AG ⁹⁾	129.980 ³⁾

¹⁾ Ab Eröffnungsjahr Terminal 3: ≥85 %.

²⁾ Ab Wiederaufnahme der regulären Passagierbefragungen Zielwert gültig für den Fraport-Konzern.

³⁾ Im Jahr 2020 nicht steuerungsrelevant.

⁴⁾ Nach Wiederaufnahme des konzernweiten und methodisch gesicherten Fraport-Barometers.

⁵⁾ Wert 2020 auf Basis des Puls-Checks in Prozent erhoben.

⁶⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

⁷⁾ Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star. Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

⁸⁾ Zielwert 2050: 0 t CO₂ („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

⁹⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie als Bewertungsmaßstab der Unternehmensziele „Wachstum in Frankfurt und international“ sowie „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ wider. Die Steuerung, abgeleitet aus der Konzern-Strategie, erfolgt vorrangig auf Konzern-Ebene; segmentspezifische Kennzahlen werden dazu unterstützend verwendet.

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport vor allem Kennzahlen der Konzern-Ertragslage, der Konzern-Vermögens- und -Finanzlage sowie Kennzahlen, die die Ertragslage in Verbindung zur Vermögens- und Finanzlage setzen (wertorientierte Steuerung). Im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie steuert und bewertet der Vorstand die

Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen. In diesem Kontext kann es durch strategische Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des internationalen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen.

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Wichtigkeit für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2021 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten. Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ zu finden.

Kennzahlen der Ertragslage

Die Ertragslage umfasst die Darstellung und Erläuterung maßgeblicher Ergebnisbestandteile und -kennzahlen. Während die Ertragslage im Rahmen der turnusgemäßen Berichterstattung vergangenheitsorientiert über die Geschäftsentwicklung berichtet und in der Prognoseberichterstattung prognostiziert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die daraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige Steuerung des Unternehmens.

Die für Fraport bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die **Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12**, das **EBITDA**, das **EBIT** und das **Konzern-Ergebnis**.

Das EBITDA sowie indirekt das Konzern-Ergebnis über das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS) sind zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“).

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 sind dabei ungeachtet der negativen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Kennzahlen insbesondere die Entwicklung der **Eigenkapitalquote**, der Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** und des **Free Cash Flows** von wesentlicher Bedeutung. Darüber hinaus wurde die **Konzern-Liquidität** vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie als Steuerungsgröße eingeführt.

Die Höhe der Eigenkapitalquote stellt für Fraport die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Geschäftstätigkeit dar. So ist beispielsweise zur Finanzierung großer strategischer Projekte – wie das Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt – eine solide Eigenkapitalbasis unerlässlich und ist unter anderem ein Maßstab für die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens. Ziel ist es, eine Eigenkapitalquote von mindestens 30 % zu erreichen.

Darüber hinaus dienen dem Vorstand insbesondere das Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA und der Free Cash Flow als bedeutsamste finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzkraft. Die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA gibt Auskunft über die finanzielle Stabilität des Unternehmens und darüber, wie viele Jahre benötigt werden, um die Netto-Finanzschulden über das EBITDA zu tilgen, wenn für beide Kennzahlen konstante Zahlen angenommen werden. Der Vorstand hat ein Verhältnis von maximal 5 für diese Kennzahl beschlossen und hält daran fest, diesen Zielwert nach dem Überwinden der Folgen der Coronavirus-Pandemie mittelfristig wieder zu erreichen.

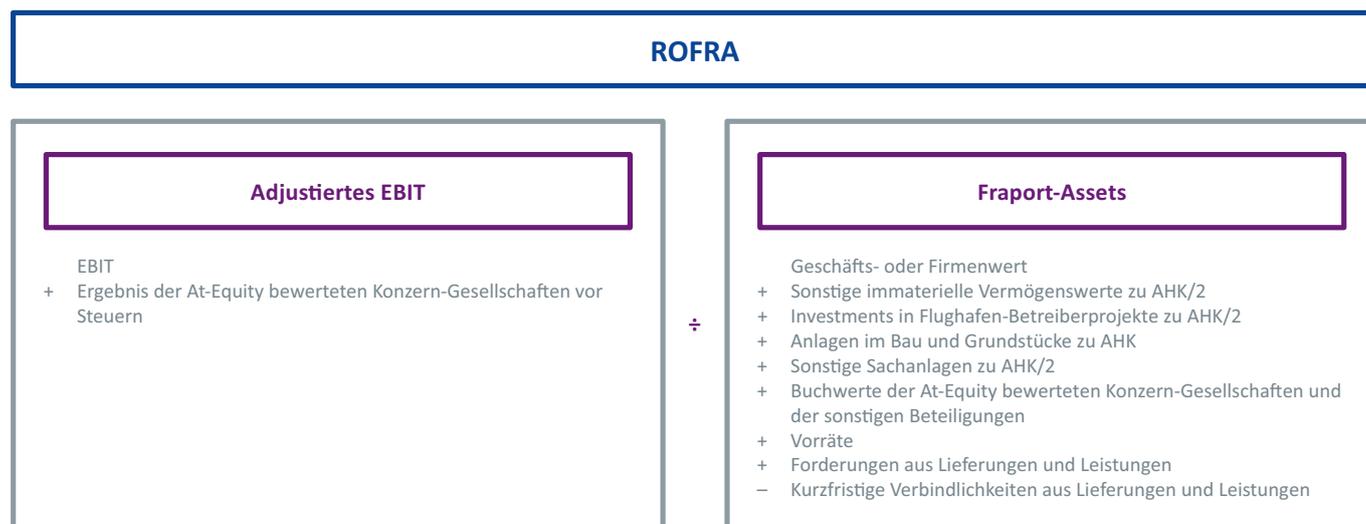
Der Free Cash Flow gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern, und/oder den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden. Basierend auf den Folgen der Coronavirus-Pandemie auf die operative Geschäftstätigkeit von Fraport sowie aufgrund der fortlaufenden Investitionstätigkeiten in Frankfurt und international geht der Vorstand mittelfristig von einem negativen Free Cash Flow aus.

Die Liquidität gibt gerade in Zeiten des negativen Free Cash Flows Aufschluss über die finanzielle Stabilität des Fraport-Konzerns auch über einen langfristigen Zeitraum hinweg. Der Vorstand strebt an, über den Zeitraum der Coronavirus-Pandemie hinweg eine überproportionale Liquiditätsdeckung sicherzustellen.

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 Management-Prinzipien.

Bedeutsamste Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist für Fraport der „Return on Fraport-Assets“, kurz: **ROFRA**, der die unterschiedlich großen Segmente des Fraport-Konzerns im Hinblick auf Wertschaffung vergleichbar macht. Der ROFRA gibt – dem aktuellen WACC gegenübergestellt – an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend (ROFRA > WACC) oder nicht wertschaffend sind (ROFRA < WACC). Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie haben einen deutlich negativen Effekt auf die Wertschaffung der Segmente. Die Berechnung des WACC ist im Kapitel „Wertbeitrag“ dargestellt.



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 Assets – hier insbesondere die Anlagen im Bau – werden zu vollen AHK angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Die sonstigen Sachanlagen beinhalten seit dem Geschäftsjahr 2019 auch die im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 zu berücksichtigenden Nutzungsrechte aus Leasingverträgen. Sie werden zu den hälftigen Anschaffungs-/Herstellungskosten in die Berechnung einbezogen.

Der ROFRA ist zudem in der Vorstandsvergütung verankert und unterstreicht das langfristige Ziel, konzernweit wertschaffend zu wirtschaften (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“).

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

Die Beschreibung der Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr sowie umgesetzte Maßnahmen sind in den Kapiteln „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ dargestellt. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ enthalten.

Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/verantwortung zu entnehmen. Diese Berichterstattung ist kein Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts sowie der Konzernabschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Die Qualität der erbrachten Leistungen und die damit einhergehende Zufriedenheit der Kunden sind für Fraport entscheidende Wettbewerbsfaktoren und von großer Bedeutung für den langfristigen Geschäftserfolg. Klares Ziel ist die Steigerung der eigenen Qualität und eine Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. Zur Messung und Steuerung nutzt Fraport eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den bedeutsamsten Indikatoren zählen die **Globalzufriedenheit** der Passagiere sowie die **Gepäck-Konnektivität**.

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen und dem Service am Flughafen Frankfurt insgesamt. Im Gegensatz zu den Vorjahren war die Entwicklung im Jahr 2020 nicht durch eine boomende Nachfrage und hierdurch entstehende punktuelle Kapazitätsengpässe am Standort Frankfurt geprägt, sondern durch die weltweite Ausbreitung des neuartigen Coronavirus. Der Ausbruch der Coronavirus-Pandemie, die damit einhergehende Reduzierung der am Flughafen Frankfurt angebotenen Leistungen und Passagier-Services sowie neu hinzugekommene Hygiene- und Gesundheitsschutzmaßnahmen änderten die Prioritäten und Erwartungen der Fluggäste und hatten Einfluss auf die Aspekte, die für eine hohe Zufriedenheit mit dem Passagiererlebnis und der Aufenthaltsqualität ausschlaggebend sind. Da die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie und der vielfältigen Hygiene- und Schutzmaßnahmen auf die Globalzufriedenheit insbesondere im Falle einer Erholung des internationalen Luftverkehrs und einer steigenden Auslastung der Terminalinfrastruktur in Frankfurt noch nicht absehbar sind, strebt Fraport in den nächsten Jahren für die Globalzufriedenheit einen gleichbleibenden Zielwert von mindestens 80 % an. Ab dem Eröffnungsjahr von Terminal 3 hat sich Fraport einen Wert von mindestens 85 % als Ziel gesetzt.

Die Globalzufriedenheit der Passagiere wurde im Berichtsjahr im Rahmen einer an die geänderten Gegebenheiten angepassten Dauerfluggastbefragung (Fraport-MONITOR) erhoben.

Der aktuelle Aufbau des Fraport-MONITOR soll zunächst auch im Jahr 2021 beibehalten werden, wobei mit Blick auf die derzeit unsichere Entwicklung des Luftverkehrs am Standort Frankfurt sowie der zu erhebenden Zufriedenheitswerte eine Überprüfung, Korrektur und Ergänzung der Zielwerte möglich bleibt.

Aufgrund der außerordentlichen Umstände im Jahr 2020 konnte an keinem der vollkonsolidierten internationalen Konzern-Flughäfen die ursprünglich geplante Anzahl an Befragungen zur Passagierzufriedenheit realisiert werden. Die im Jahr 2020 erhobenen Daten reichen daher nicht aus, um im Berichtszeitraum einen validen Wert zur Globalzufriedenheit im Auslandsportfolio auszuweisen. Dies gilt folglich auch für die Konzern-Globalzufriedenheit, die sich im Jahre 2020 mangels Daten nicht abbilden lässt. Aus diesem Grund hat der Vorstand beschlossen, die Globalzufriedenheit im Jahr 2020 weder für die Fraport AG noch für den Fraport-Konzern als Steuerungsgröße heranzuziehen.

Die **Gepäck-Konnektivität** gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Die Gepäck-Konnektivität misst unter anderem die Performance des Flughafens im Rahmen seiner Funktion als Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von rund 50 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Dabei zeugt eine hohe und stabile Anschlusssicherheit von der guten Qualität der Gepäckprozesse. Ziel ist es auch weiterhin, langfristig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität ist die Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber für Fraport ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Unter Attraktivität versteht die Fraport AG die Schaffung guter Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter. Um seine Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber messbar zu machen und steuern zu können, nutzt die Fraport AG verschiedene Leistungsindikatoren, wie beispielsweise die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie die Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

Die **Mitarbeiterzufriedenheit** ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Fraport ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl wird normaler-

weise jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Twin Star, Fraport Slovenija, Fortaleza und Porto Alegre nahmen zuletzt in 2019 an der Befragung teil.

Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Abläufe an allen Standorten des Fraport-Konzerns wurde im Jahr 2020 auf die Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit durch das bewährte Instrument der Mitarbeiterbefragung verzichtet. Angesichts der signifikanten Veränderungen von Inhalten und Rahmenbedingungen der Aufgabenerledigung aller Beschäftigten durch die Pandemie und ihre Auswirkungen auf den Betrieb wäre eine valide Ermittlung von Zufriedenheitswerten und ein verlässlicher Vergleich mit Vorjahreswerten nicht möglich gewesen.

Anstelle des methodisch gesicherten, aber aufwendigen Instruments der konzernweiten Mitarbeiterbefragung wurden zunächst in der Fraport AG sogenannte Puls-Checks eingeführt. Die kurzen und kompakten Online-Umfragen messen über einen längeren Zeitraum hinweg den „Puls“ im Unternehmen und geben so einen Einblick in das Stimmungsbild und die Zufriedenheit der Belegschaft. Daneben ermitteln allgemeine Fragen eine Orientierungszahl zum Umgang von Fraport mit der Krise.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert die Fraport AG persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für die Fraport AG ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG bei der Förderung von **Frauen für Führungspositionen** der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften. Dies entspricht auch der Zielsetzung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“. 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. Das Ziel ist, bis 2021 den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland sowie in der Fraport AG über beide Ebenen auf 30 % zu steigern. Fraport respektiert die lokalen Gegebenheiten und erlegt daher den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten nach deutschem Recht auf.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Durch ein präventives Gesundheitsmanagement trägt Fraport als verantwortungsvoller Arbeitgeber zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der **Krankenquote**. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von krankheitsbedingten Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider. Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer linearen Zunahme der langfristigen Erkrankungen bei. Die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingten Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote steht dabei grundsätzlich im Fokus. Ab der Berichterstattung 2019 hat der Vorstand die Konzern-Krankenquote auf den Einbezug der deutschen Konzern-Gesellschaften beschränkt. In der Regel ist die Krankenquote in den internationalen Konzern-Gesellschaften, resultierend aus den strengen lokalen gesetzlichen Regelungen bezüglich Abwesenheiten, sehr gering. Die Quote spielt daher für das lokale Management eine untergeordnete Rolle im Vergleich zu den deutschen Konzern-Gesellschaften. Ziel ist sowohl für den Fraport-Konzern in Deutschland als auch für die Fraport AG, eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025 zu erreichen. Aktuell stehen für den Gesundheits- und Arbeitsschutz im Konzern die Maßnahmen zur Bewältigung der Corona-Pandemie im Mittelpunkt.

Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Fraport-Umweltpolitik ist der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen. Dazu sind in der Fraport AG sowie in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden, Umweltmanagementsysteme installiert. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die **CO₂-Emission** bestimmt. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen, die die Fraport AG und die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen unmittelbar oder mittelbar verantworten, bis zum Jahr 2030 auf 125.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das derzeit gesetzte Konzern-Ziel entspricht einer Minderung von rund 50 % gegenüber dem Basisjahr 2015. Das Ziel basiert auf den bei der internationalen Klimaschutzkonferenz in Paris

vereinbarten nationalen Minderungsraten. Die Fraport AG will die CO₂-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %. Dies ist zugleich ein wichtiger Schritt für die im Jahr 2050 angestrebte Klimaneutralität am Flughafen Frankfurt. Bis zu diesem Zeitpunkt will die Fraport AG vollständig CO₂-frei sein. Das Ziel schließt Kompensation zur Zielerreichung aus („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements der Fraport AG sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die Erzielung einer angemessenen **Rentabilität** und die Sicherung der **Flexibilität**. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei 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 soweit 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 im Rahmen des Finanzmanagements verfolgt die Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Privatplatzierungen/Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Die wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Sicherung der operativen Liquidität, der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten und aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt. Im vergangenen Geschäftsjahr war darüber hinaus der negative Free Cash Flow, hervorgerufen durch die niedrigeren Passagierzahlen infolge der Coronavirus-Pandemie, durch verschiedene Finanzierungsmaßnahmen auszugleichen. Trotz des anspruchsvollen Finanzierungsumfelds ist es der Fraport AG gelungen, nicht nur die dafür notwendigen Mittel am Kapitalmarkt zu erhalten, sondern auch die Liquiditätsreserve unter anderem durch die Emission einer Anleihe und von Schuldscheinen substanziell zu erhöhen. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, das heißt abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit dieser Finanzierungsmittel sowie der Höhe des Finanzierungsvolumens immer unter Beachtung und Einhaltung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. Kredite können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen hält die Fraport AG Termingeldanlagen sowie liquide Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Ausfallrisiken im Zuge der Liquiditätsvorhaltung begrenzt die Fraport AG mit einer breit diversifizierten Mittelanlage. Zur Verbesserung der Rentabilität wird innerhalb des Asset Managements zum Großteil in Unternehmensanleihen mit Rating – in selektiven Fällen aber auch ohne Rating – investiert. Ein Großteil der Anlagen bezieht sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Schuldscheindarlehen, Commercial Papers sowie Termingeldanlagen bei Banken. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert 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 – permanent gesichert, sodass eine externe Mittelbeschaffung nicht notwendig ist. Mit der engen Anbindung dieser Gesellschaften an die Fraport AG ist parallel dazu auch die Beachtung der anderen strategischen Ziele des Finanzmanagements innerhalb dieser Konzern-Gesellschaften sichergestellt.

Bei den vollkonsolidierten und at-Equity einbezogenen ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgt die Sicherstellung der Liquidität, abhängig von den jeweiligen Gesellschaftsanteilen, entweder durch Projektfinanzierungen, bilaterale Darlehen oder durch eine interne Mittelbereitstellung über Konzern-Darlehen beziehungsweise Eigenkapital. Unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Besonderheiten eines Projekts sowie der lokalen Rahmenbedingungen besteht bei vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften grundsätzlich eine Präferenz zur internen Bereitstellung der notwendigen Mittel über die Fraport AG. Bei at-Equity einbezogenen Konzern-Gesellschaften werden in der Regel klassische Projektfinanzierungsstrukturen verwendet, bei denen das

Risiko der Fraport AG grundsätzlich auf das eingebrachte Kapital sowie gegebenenfalls über zusätzlich notwendige Haftungsübernahmen begrenzt ist.

Die wesentlichen strategischen Finanzierungsmaßnahmen in den ausländischen Konzern-Gesellschaften betreffen insbesondere die Ausbaupflichtungen im Rahmen der Konzessionen in Fortaleza und Porto Alegre, Lima und an den 14 griechischen Regionalflughäfen.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in Brasilien wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr weitere Inanspruchnahmen aus den in 2018 abgeschlossenen Darlehensverträgen in lokaler Währung vorgenommen. Diese werden in den nächsten Jahren im Einklang mit den Investitionsmaßnahmen letztmalig abgerufen. In Lima ist vorgesehen, die bestehenden Ausbaupflichtungen aus einem Mix, bestehend aus zusätzlich einzubringenden Eigenmitteln, dem Operativen Cash Flow und Fremdkapital, zu finanzieren. Als ein erster Schritt zur Beschaffung des Fremdkapitals wurde in 2020 eine Finanzierung über 450 Mio US-\$ aufgenommen. Zur Finanzierung der Ausbaupflichtungen in Griechenland wurden die noch freien Finanzierungsmittel über die Europäische Investitionsbank im vergangenen Geschäftsjahr abgerufen.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2020 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ auf die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen sind im Risiko- und Chancenbericht dargestellt.

Wertbeitrag

Neben dem ROFRA nutzt Fraport den Wertbeitrag als Messgröße für Wertschaffung. Der Wertbeitrag wird jährlich konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene erhoben. Er ergibt sich aus dem „adjustierten“ EBIT – das auch die Vorsteuerergebnisse der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften beinhaltet – abzüglich der Fraport-Assets multipliziert mit dem WACC. Die Berechnung der Fraport-Assets ist im Kapitel „Steuerung“ dargestellt.



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 lag im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr unverändert bei 6,4 % (vor Steuern). Für Details zur Anwendung und Ermittlung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der WACC setzt sich wie folgt zusammen:

Berechnung des WACC

Eigenkapitalkostensatz	Fremdkapitalkostensatz
Gesamtmarktrendite 8,1 % (risikofreier Zinssatz 0,9 % plus Marktrisikoprämie 7,2 %)	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 3,2 %
Betafaktor 0,83	
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 10,1 %	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 3,2 %
Eigenkapitalquote 53 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 47 % (verzinslich 34 % / unverzinslich 13 %)
WACC vor Steuern 6,4 %	

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 2020 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend eigene Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 28 zu entnehmen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2020 51,79 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,48 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß den letzten offiziellen Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2020): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % und British Columbia Investment Management Corporation 3,05 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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 des satzungsmäßigen Gegenstands 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.

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 31 sowie Anhang der Fraport AG in Tz. 28). Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. Im Geschäftsjahr 2020 wurden eigene Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG über die Börse erworben (Aktienrückkauf gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG). Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen.

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 20,48 % (im Vorjahr: 20,32 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer gemeinsamen 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 Gemeinsame 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, welches 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 2020 angewendet.

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) die Grundzüge des Vergütungssystems für Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG dar. Er fasst zusammen, welche Grundsätze für die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands Anwendung finden, und erläutert Struktur und Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats.

Angesichts der Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie in das Aktiengesetz (AktG) durch den zum ARUG II gefassten Beschluss des Deutschen Bundestages am 14. November 2019 sowie des Inkrafttretens des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in seiner am 16. Dezember 2019 verabschiedeten Fassung wurde das System zur Vergütung der Vorstandsmit-

glieder umfangreich überprüft und überarbeitet. Die aktienrechtlichen Neuregelungen zum Vergütungsbericht sind zwingend erstmals für nach dem 31. Dezember 2020 beginnende Geschäftsjahre anzuwenden. Auf eine freiwillige frühzeitige Erstellung eines aktienrechtlichen Vergütungsberichts wird verzichtet.

Die Billigung des vom Aufsichtsrat am 12. März 2020 neu beschlossenen Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder wurde auf der Hauptversammlung am 26. Mai 2020 erteilt. Gemäß § 120a AktG beschließt die Hauptversammlung über die Billigung des vom Aufsichtsrat vorgelegten Vergütungssystems mindestens alle vier Jahre sowie bei jeder wesentlichen Änderung.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2020

Vergütungssystem

Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses und wird regelmäßig geprüft. Der Aufsichtsrat orientiert sich bei der Festlegung der neu beschlossenen Vorstandsvergütung an folgenden Grundsätzen:

Förderung der Unternehmensstrategie

Das Vergütungssystem leistet in seiner Gesamtheit einen wesentlichen Beitrag zur Förderung und Umsetzung der Unternehmensstrategie, indem auf den Unternehmenserfolg bezogene Leistungskriterien definiert und diese mit jährlichen und mehrjährigen Zielsetzungen versehen werden.

Harmonisierung mit Aktionärs- und Stakeholderinteressen

Das Vergütungssystem leistet einen zentralen Beitrag zur Verknüpfung der Interessen des Vorstands mit den Interessen der Aktionäre und weiterer Stakeholder. Der überwiegende Teil der Performance-Vergütung knüpft an die Leistung des Fraport-Konzerns und der Fraport-Aktie an. Zusätzlich verpflichtet sich der Vorstand, Fraport-Aktien während seiner Bestellung zu erwerben und dauerhaft zu halten.

Langfristigkeit und Nachhaltigkeit

Das Vergütungssystem incentiviert eine langfristige und nachhaltige Entwicklung des Fraport-Konzerns. Vor diesem Hintergrund wird die Performance-abhängige Vergütungskomponente überwiegend auf einer mehrjährigen Basis bemessen. Auch nichtfinanzielle Ziele fließen zur Unterstützung einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung in die Bemessung der Performance-Vergütung ein.

Pay for Performance

Die Leistung des Vorstands wird angemessen berücksichtigt und vergütet, indem adäquat gesetzte Leistungskriterien innerhalb der Performance-abhängigen Vergütungskomponenten Verwendung finden und die Performance-Vergütung zwischen null und einer betragsmäßigen Obergrenze (Cap) schwanken kann.

Angemessenheit

Die Ziel- und Maximal-Gesamtvergütung wird in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und Leistungen der Vorstandsmitglieder sowie zur Lage des Unternehmens festgelegt.

Die Ziel-Gesamtvergütung wird jeweils für das bevorstehende Geschäftsjahr im Einklang mit dem Vergütungssystem für jedes Vorstandsmitglied vom Aufsichtsrat festgelegt. Dabei wird auf die Üblichkeit der Vergütung im Vergleich zu anderen vergleichbaren Unternehmen (horizontaler Vergleich) sowie auf die vertikale Angemessenheit zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Gesamtbelegschaft (vertikaler Vergleich) geachtet. Zusätzlich hat der Aufsichtsrat eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Summe aus Grundvergütung, Nebenleistungen, Leistungen für die betriebliche Altersversorgung sowie kurzfristigen und langfristigen Performance-Vergütungskomponenten festgelegt. Diese beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 3,0 Mio € und für die übrigen Vorstandsmitglieder jeweils 2,2 Mio €. Die Höchstgrenze bezieht sich auf die Summe der Zahlungen, die aus den Vergütungsregelungen in einem Geschäftsjahr resultieren.

Durchgängigkeit des Vergütungssystems

Der Aufsichtsrat achtet darauf, dass das Vergütungssystem des Vorstands und das des oberen Führungskreises gleichgerichtete Anreize setzt, einheitliche Ziele verfolgt und gemeinsam die langfristige Konzernstrategie vorantreibt.

Wettbewerbervergleich

Es werden Anreize zur langfristigen Outperformance am Kapitalmarkt gesetzt, indem eine relative Erfolgsmessung (relativer TSR) gegenüber den Unternehmen des MDAX in der langfristigen Performance-Vergütung vorgenommen wird.

Compliance und Marktüblichkeit

Bei der Gestaltung des Vergütungssystems wird die aktuelle Marktpraxis berücksichtigt sowie eine Konformität mit den gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen sichergestellt.

Das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder gilt für die Vergütung aller Vorstandsmitglieder des Fraport-Konzerns ab dem 1. Januar 2020. Vergütungsansprüche, einschließlich solcher aus den bislang einschlägigen Regelungen zur Performance-Vergütung, für Zeiten vor dem 1. Januar 2020 richten sich weiterhin nach den diesen jeweils zugrunde liegenden vertraglichen Regelungen.

Die folgende Darstellung gibt eine Übersicht über die Veränderungen im Vergütungssystem des Vorstands und stellt das überarbeitete Vergütungssystem zusammengefasst dar:

Element	Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2020	Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2019	
Kurzfristige Performance Vergütung (Tantieme)	<ul style="list-style-type: none"> - Ausgestaltung der Tantieme als marktübliches Zielbonus-System <ul style="list-style-type: none"> • 60% EBITDA • 40% ROFRA - Abschaffung des Rückzahlungsvorbehalts - Begrenzung bei 150% des Zielbetrags - Einführung eines Modifiers (0,9-1,1) zur Beurteilung der kollektiven Leistung des Vorstands sowie von Environmental, Social und Governance-Zielen (ESG) - Wegfall des Tantiemevorschlusses - Wegfall der Ermessenstantieme 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausgestaltung der Tantieme als sogenanntes „Profit Sharing“ <ul style="list-style-type: none"> • 60% EBITDA • 40% ROFRA - 50% der Tantieme unter Rückzahlungsvorbehalt - Individuelle Begrenzung der Tantieme in € - Keine Berücksichtigung von Environmental, Social und Governance-Zielen (ESG) - 50% der Tantieme wird vorschüssig ausgezahlt - Aufsichtsrat kann unter Berücksichtigung der Leistungen des Vorstandsmitglieds nach billigem Ermessen eine Tantieme gewähren 	
Langfristige Performance Vergütung	<p style="text-align: center;">Performance-Share-Plan (PSP)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausgestaltung des LTIP als Performance Share Plan mit vierjähriger Performance-Periode - Überführung des drei Jahre laufenden LSA in das vier Jahre laufende LTIP zur Stärkung der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit - Begrenzung bei 150% des Zuteilungswerts - Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> • 70% Earnings per Share (EPS) • 30% relativer Total Shareholder Return (TSR) gegen den MDAX 	<p style="text-align: center;">Long-Term-Strategy Award (LSA)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dreijährige Laufzeit - Begrenzung bei 125% des Plan-Awards - Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> • Aktienperformance gegenüber MDAX und Wettbewerbern • Kundenzufriedenheit • Mitarbeiterentwicklung 	<p style="text-align: center;">Long-Term-Incentive-Programm (LTIP)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Virtuelles Aktienoptionsprogramm - Vierjährige Laufzeit - Begrenzung bei 150% der Ziel-Tranche - Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> • 70% Earnings per Share (EPS) • 30% relativer Total Shareholder Return (TSR) im Vergleich zum MDAX
Maximalvergütung	<p>Festlegung einer max. Gesamtvergütung nach §87 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für die Summe aller erfolgsabhängigen und unabhängigen Vergütungskomponenten</p>	<p>Betragsmäßige Höchstgrenze bestimmt für die Summe aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundvergütung und Nebenleistungen - Tantieme, LSA und LTIP 	
Aktienhalteverpflichtung	<p>Verpflichtung zum Erwerb von Aktien der Fraport AG in Höhe einer Jahresbruttogrundvergütung innerhalb von 5 Jahren</p>	<ul style="list-style-type: none"> - In Höhe von mindestens einem halben festen Jahresbruttogehalt - Bei Wiederbestellung des Vorstandsmitglieds erhöht sich der Betrag auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt 	
Clawback / Malus	<p>Clawback und Malus-Regelungen zur Möglichkeit der teilweisen oder vollständigen Reduzierung beziehungsweise Rückforderung der variablen Vergütung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 50% der Tantieme unter Rückzahlungsvorbehalt - Keine weiteren Clawback- und Malus-Regelungen 	

Bei der Überarbeitung des Vergütungssystems ist die Anzahl der Vergütungskomponenten reduziert worden. Infolgedessen ist die Komplexität des Vergütungssystems gesunken. Die Komponenten des überarbeiteten Vergütungssystems stellen sich insgesamt wie folgt dar:

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über die vereinbarte Laufzeit eine individuell vertraglich vereinbarte fixe Grundvergütung gezahlt. Diese orientiert sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstands und trägt zwischen 25 % und 37 % zur Zielvergütung bei. Die Höhe des festen Jahresgehalts wird regelmäßig auf ihre Angemessenheit geprüft.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge (Nebenleistungen). Als Sachbezüge werden insbesondere die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der privaten Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Außerdem besteht die Möglichkeit, den VIP-Service der Fraport AG unentgeltlich auch privat und in Begleitung von Familienangehörigen in Anspruch zu nehmen, sowie die Möglichkeit zur Inanspruchnahme eines Manager-Check-up im Turnus von zwei Jahren. Die jeweiligen Sachbezüge werden als geldwerter Vorteil versteuert, die Steuer trägt die Fraport AG. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Zudem erhalten die Vorstandsmitglieder bei freiwilliger gesetzlicher Rentenversicherung die Hälfte des Gesamtbeitrags beziehungsweise bei nicht freiwilliger Rentenversicherung die Hälfte des bei gesetzlicher Rentenversicherung zu zahlenden Gesamtbeitrags erstattet.

Für die Beiträge zur freiwillig gesetzlichen beziehungsweise privaten Kranken- und Pflegeversicherung erhält jedes Vorstandsmitglied im Rahmen der gesetzlichen Regelung einen steuerfreien Arbeitgeberzuschuss.

Im Durchschnitt beträgt die Höhe der Nebenleistungen 9 % der Grundvergütung.

Außerdem haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu Versorgungszusagen erhalten. Diese stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Versorgungsplänen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Die Leistungen für die betriebliche Altersversorgung entsprechen zwischen 11 % und 21 % der Zielvergütung.

Die Versorgungszusagen für die aktiven Vorstände stellen sich wie folgt dar:

Pensionsverpflichtungen nach IFRS

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2019	Veränderung 2020	Verpflichtung 31.12.2020
Dr. Stefan Schulte	8.084	+1.054,9	9.139
Anke Giesen	1.195	+296,0	1.491
Michael Müller	1.138	+223,9	1.362
Dr. Pierre Dominique Prümm	87	+305,6	393
Dr. Matthias Zieschang	5.483	+818,3	6.301
Gesamt	15.987	+2.698,7	18.686

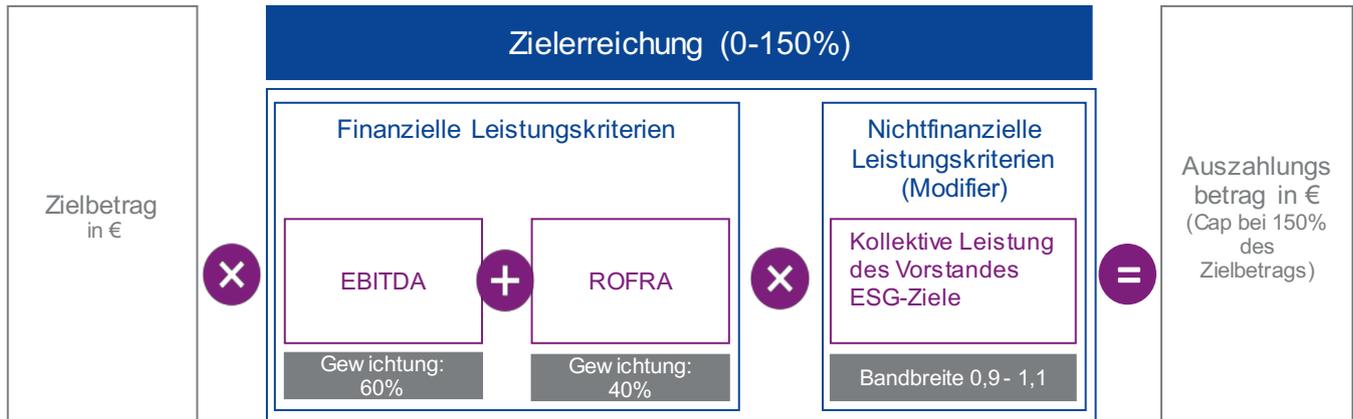
Weitere Angaben zu den Versorgungszusagen für Vorstandsmitglieder sind dem Konzern-Anhang unter Tz. 38 zu entnehmen.

Erfolgsabhängige Komponenten

Kurzfristige Performance-Vergütung (Tantieme)

Die Tantieme honoriert den Beitrag zur operativen Umsetzung der Unternehmensstrategie in einem konkreten Geschäftsjahr. Die Tantieme wurde von einem sogenannten Profit Sharing auf ein marktübliches Zielbonus-System umgestellt und entspricht 15 % bis 25 % der Zielvergütung. Grundlage der Tantiemenzahlung ist ein vom Aufsichtsrat vor Beginn des Geschäftsjahres festgelegter Zielbetrag, der eine Zielerreichung von 100 % zu Grunde legt. Insgesamt ist eine Zielerreichung von 0 % bis 150 % möglich. Der Gesamtauszahlungsbetrag aus der Tantieme ist somit auf 150 % des Zielbetrags begrenzt.

Kurzfristige Performance Vergütung (Tantieme)



Im Falle eines unterjährigen Ein- oder Austritts wird die Tantieme auf einer Pro-rata-temporis-Basis gekürzt. Die der Tantieme zugrunde liegenden Leistungskriterien und Ziele sowie die Fälligkeitsregelungen bleiben davon unberührt.

Neben finanziellen Leistungskriterien werden auch nichtfinanzielle Leistungskriterien festgelegt, die über einen sogenannten „Modifier“ bei der Ermittlung der Auszahlungshöhe Berücksichtigung finden.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die finanziellen Leistungskriterien der Tantieme knüpfen weiterhin an das EBITDA und den ROFRA als bedeutende Mess- und Steuergrößen des Fraport-Konzerns für das jeweilige Geschäftsjahr an:

- EBITDA bezeichnet das operative Konzern-Ergebnis und wird bei der Tantiemeberechnung mit 60 % gewichtet. Als Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen reflektiert das EBITDA die Ertragskraft des Fraport-Konzerns und stellt einen bedeutsamen Indikator für die Leistung des Vorstands dar.
- Der ROFRA („Return on Fraport-Assets“) stellt die Verzinsung auf das eingesetzte Vermögen und damit die Kapitaleffizienz dar und wird bei der Tantiemeberechnung mit 40 % gewichtet. Der ROFRA ermöglicht die Vergleichbarkeit unterschiedlich großer Segmente und gibt an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend sind, d. h. ob die erreichte Verzinsung den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz übertrifft.

Für beide Leistungskomponenten werden jeweils ein Zielwert sowie ein oberer und unterer Schwellenwert festgelegt. Der vertraglich festgelegte obere und untere Schwellenwert liegt bei jeweils 33,33 % Zielwertabweichung. Bei Erreichen des jeweiligen Zielwerts beträgt der Zielerreichungsgrad 100 %. Bei Erreichen des jeweiligen unteren Schwellenwerts beträgt die Zielerreichung 50 %. Wird dieser Schwellenwert unterschritten, beträgt die Zielerreichung 0 %. Infolgedessen ist ein kompletter Ausfall der Tantieme möglich. Bei Erreichen oder Überschreiten des jeweiligen Schwellenwerts ergibt sich ein maximaler Zielerreichungsgrad von 150 %. Innerhalb der Schwellenwerte entwickelt sich der Zielerreichungsgrad jeweils linear. Zur Ermittlung der Tantieme wird der jeweilige Zielerreichungsgrad entsprechend seiner Gewichtung auf den Zielbetrag angewandt.

Außergewöhnliche Entwicklungen, die in den vorher festgelegten Zielen nicht hinreichend erfasst waren, kann der Aufsichtsrat im Rahmen der Feststellung der Zielerreichung in begründeten Sonderfällen angemessen, insbesondere durch eine Bereinigung der dadurch bedingten Sondereffekte, berücksichtigen. Dies kann zu einer Erhöhung (jedoch nicht zur Überschreitung des jeweils vorgesehenen Cap) wie auch zu einer Verminderung der andernfalls sich ergebenden Performance-Vergütung führen. Als außergewöhnliche unterjährige Entwicklungen kommen zum Beispiel außergewöhnlich weitreichende Änderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (zum Beispiel durch eine schwere Wirtschafts- oder Finanzkrise), Naturkatastrophen, Terroranschläge, politische Krisen, Epidemien/Pandemien oder disruptive Marktentscheidungen von Kunden in Betracht, sofern diese oder ihre konkreten Auswirkungen nicht vorhersehbar waren. Allgemein ungünstige Marktentwicklungen gelten nicht als außergewöhnliche Entwicklungen im vorstehenden Sinne.

Aufgrund der gravierenden Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf das Geschäft des Fraport-Konzerns hat der Aufsichtsrat festgelegt, dass bei der Tantiemberechnung für das Geschäftsjahr 2020 die Unterschreitung des jeweils unteren EBITDA- oder ROFRA-Schwellenwerts (und damit der 50 %-igen Zielerreichung) nicht zu einer unmittelbaren Reduzierung des Zielerreichungsgrads auf 0 % für das jeweilige Leistungskriterium führt, sondern lediglich zu einer weiteren linearen Kürzung bis zum Zielerreichungsgrad 0 %. Auch insoweit bleibt weiterhin ein kompletter Tantiemeausfall möglich.

Die Tantieme für das Geschäftsjahr 2020 beträgt bei einer Zielerreichung von 100 % und Nichteingreifen von Malus- und Clawback-Kürzungen für Herrn Dr. Schulte 611 Tsd €, für Herrn Dr. Zieschang 508 Tsd €, für Frau Giesen und Herrn Müller jeweils 443 Tsd € sowie für Herrn Dr. Prümm 200 Tsd €.

Es wurden für die EBITDA- und ROFRA-Leistungskomponente gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen Wirtschaftsplan 2020 die unten genannte Zielwerte festgelegt. Für das Geschäftsjahr 2020 errechnet sich aufgrund eines erreichten EBITDA i.H.v. –250,6 Mio € und eines ROFRA i.H.v. –8,3 % eine Tantieme in Höhe von 0,0 €.

Leistungskomponente	0%	Zielwert (100%)	50%	150%
EBITDA (in Mio €)	0,0	1.215,8	810,6	1.621,0
ROFRA	0,0%	8,3%	5,5%	11,1%

Nichtfinanzielle Leistungskriterien

Zur Integration von nichtfinanziellen Zielen und weiterer qualitativer Leistungskriterien in das Vorstandsvergütungssystem sowie zur Beurteilung der kollektiven Leistung des Vorstands als Gesamtgremium sieht die Tantieme einen sogenannten „Modifizier“ mit einer Bandbreite von 0,9 bis 1,1 vor. Mithilfe des Modifiers wird die kollektive Leistung des Vorstands sowie die Zielerreichung von nichtfinanziellen Zielen beurteilt. Die Festsetzung des Modifiers erfolgt anhand eines vorab festgelegten Kriterienkatalogs. Diese Kriterien umfassen auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtete ESG-Ziele. Als mögliche Kriterien für den Modifizier kommen in Betracht:

- Strategische Unternehmensziele wie die Erreichung wichtiger strategischer Unternehmensziele (einschließlich Mergers & Acquisitions), die Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat oder die nachhaltige strategische, technische oder strukturelle Unternehmensentwicklung;
- ESG-Ziele wie Arbeitssicherheit und Gesundheit, Compliance, Energie und Umwelt, Kundenzufriedenheit, Mitarbeiterbelange oder Unternehmenskultur.

Die konkreten Ziele für das jeweilige Geschäftsjahr werden vor Beginn des entsprechenden Geschäftsjahres durch den Aufsichtsrat festgelegt. Dabei handelt es sich um zwei bis vier Ziele je Geschäftsjahr, wobei mindestens eines dieser Ziele ein ESG-Ziel sein muss. Nach Ablauf des Geschäftsjahrs bestimmt der Aufsichtsrat den Modifizier-Faktor in der Bandbreite von 0,9 bis 1,1 nach billigem Ermessen in Abhängigkeit der Zielerreichung der jeweiligen festgelegten Modifizier-Leistungskriterien. Sofern der Aufsichtsrat keine Messgrößen für die einzelnen Modifizier-Leistungskriterien heranzieht, legt er den Zielerreichungsgrad nach billigem Ermessen fest.

Für das Geschäftsjahr 2020 wurden aufgrund des erst im März 2020 verabschiedeten Vergütungssystems und der Herausforderungen durch die Coronavirus-Pandemie keine Modifizier-Leistungskriterien festgelegt. Der Modifizier-Faktor kommt erstmals für das Geschäftsjahr 2021 zur Anwendung.

Die Auszahlung der Tantieme für ein abgelaufenes Geschäftsjahr erfolgt innerhalb eines Monats nach der Billigung des Konzernabschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat und steht unter dem Vorbehalt einer etwaigen Rückforderung im Rahmen der vertraglich vereinbarten Malus- und Clawback-Regelung.

Langfristige Performance-Vergütung (Performance Share Plan)

Als langfristige Performance-Vergütung wurde das bisherige Long-Term-Incentive-Programm (LTIP) in einen Performance Share Plan (PSP) mit einer unveränderten Performance-Periode von vier Jahren umgestaltet. Dabei wurde zunächst der dreijährige Long-Term Strategy Award in das bisherige LTIP überführt, um die Vergütung noch nachhaltiger und langfristiger aufzustellen. Der PSP trägt rund 27 % bis 36 % zur Zielvergütung bei.

Bei Planbeginn legt der Aufsichtsrat im Rahmen der Bestimmung der individuellen jährlichen Zielvergütung einen Zuteilungswert in Euro fest. Dieser Zuteilungswert beträgt ab dem Geschäftsjahr 2020 für Herrn Dr. Schulte 849 Tsd. €, für Herrn Dr. Prümm 379 Tsd. € und für die übrigen Vorstandsmitglieder 647 Tsd. €. Dieser Betrag wird durch den Fair Value (d. h. den finanzmathematisch ermittelten Zeitwert nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 2, Anteilsbasierte Vergütung) dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der jeweils zugeteilten virtuellen Performance Shares ergibt.

Zudem werden bei Planbeginn für die Dauer der vierjährigen Performance-Periode folgende Leistungskriterien gesetzt. 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 den Unternehmen des MDAX.

- 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 des Fraport-Konzerns, sichert die Finanzierungsfähigkeit notwendiger Investitionen und stellt somit die Erreichung wichtiger strategischer Ziele sicher. 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, welches 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 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 %-Punkte unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 50 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG mehr als 25 %-Punkte unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 0 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 %-Punkte oder mehr über der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 150 %. Zielerreichungen zwischen den festgelegten Zielerreichungspunkten werden linear berücksichtigt.

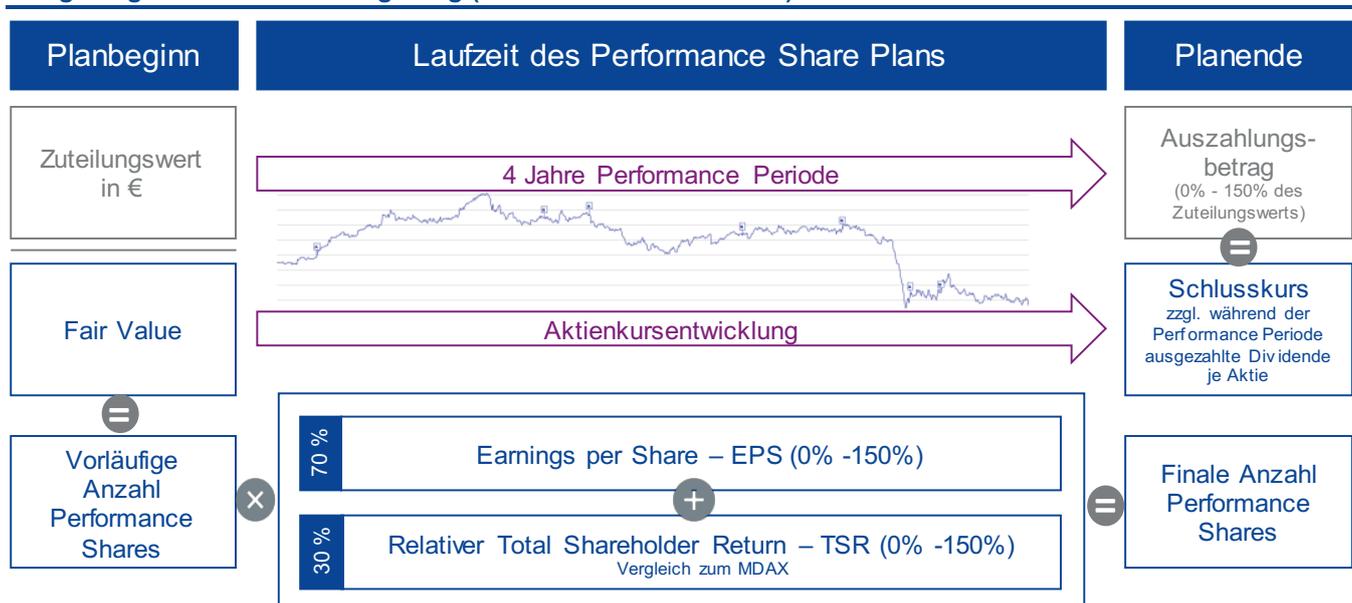
Die vorgenannten Leistungskriterien erlauben eine Zielerreichung in der Bandbreite von 0 % bis 150 %. Nach Ablauf der vierjährigen Performance-Periode wird die Zielerreichung der Leistungskriterien festgestellt und die finale Anzahl der virtuellen Performance Shares bestimmt. Die Auszahlungshöhe wird durch die Multiplikation der ermittelten finalen Anzahl an Performance Shares mit dem dann geltenden durchschnittlichen Kurs der Fraport AG-Aktie der letzten 3 Monate vor Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performanceperiode pro Aktie ausgezahlten Dividenden berechnet.

Der auszuzahlende Wert der Performance Shares ist damit abhängig von der Zielerreichung der Leistungskriterien sowie dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Der maximale Auszahlungsbetrag ist für jede Tranche auf 150 % des bei Planbeginn maßgeblichen Zuteilungswertes begrenzt.

Die Auszahlung des PSP erfolgt spätestens innerhalb eines Monats nach der Billigung des Konzernabschlusses für das vierte Jahr der Performance-Periode. Die Auszahlung steht unter dem Vorbehalt einer etwaigen Rückforderung im Rahmen der vertraglich vereinbarten Malus- und Clawback-Regelung.

Im Falle eines unterjährigen Ein- oder Austritts wird der Zuteilungswert Pro-rata-temporis auf den Betrag reduziert, der der Anzahl voller Kalendermonate entspricht, in denen das Dienstverhältnis bzw. die Teilnahmeberechtigung im Zuteilungsjahr (= das erste Jahr der Performance-Periode) besteht. Im Übrigen bleiben die zugrunde liegenden Bemessungsfaktoren und Ziele sowie die Fälligkeitsregelungen vor der Beendigung des Dienstverhältnisses unberührt. In bestimmten Ausscheidessituationen (Bad-Leaver-Fälle) verfallen Performance Shares, deren Performance-Periode nicht abgelaufen ist, ersatzlos ohne Anspruch auf Entschädigung. Bei einer vorzeitigen Beendigung des Dienstvertrages wegen Todes oder dauerhafter Dienstunfähigkeit werden Performance Shares, deren Performance-Periode noch nicht abgelaufen ist, vorzeitig ausgezahlt. Der Auszahlungsbetrag entspricht dabei dem jeweiligen Zuteilungswert der betroffenen Plantranche.

Langfristige Performance Vergütung (Performance Share Plan)

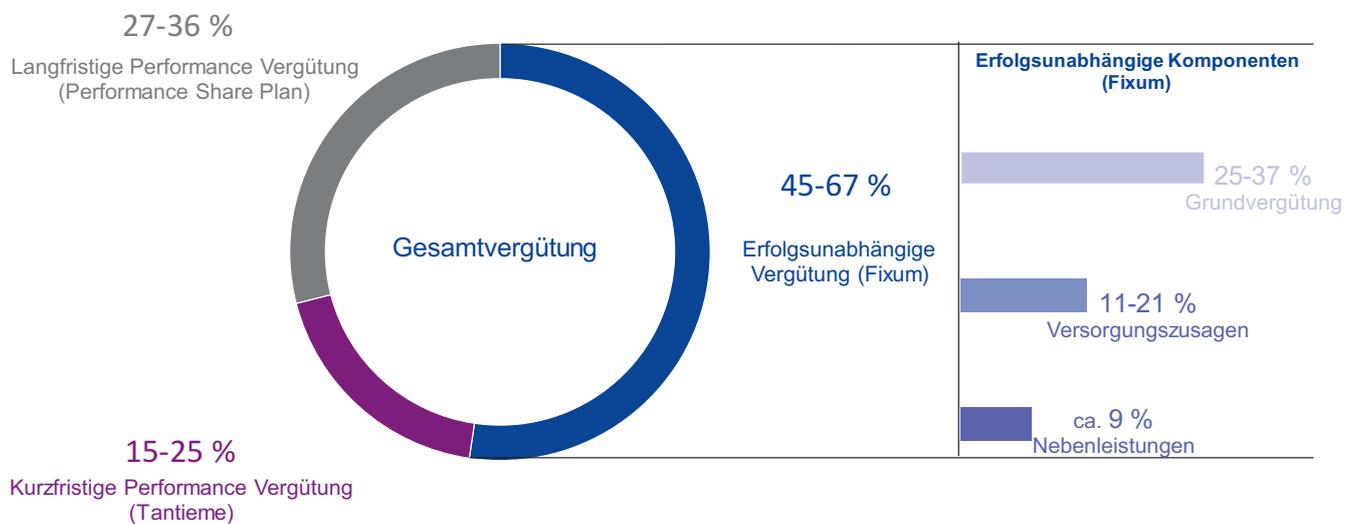


Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2020 aus LTIP bzw. PSP folgender Ertrag (im Vorjahr: Aufwand): Dr. Stefan Schulte 552,6 Tsd. € (im Vorjahr: 941,1 Tsd. €), Anke Giesen 420,5 Tsd. € (im Vorjahr: 716,3 Tsd. €), Michael Müller 415,8 Tsd. € (im Vorjahr: 708,7 Tsd. €), Dr. Matthias Zieschang 406,4 Tsd. € (im Vorjahr: 693,5 Tsd. €), Dr. Pierre Dominique Prümm 123,3 Tsd. € (im Vorjahr: 167,3 Tsd. €).

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP bzw. PSP sind im Konzern-Anhang unter Tz. 44 aufgeführt.

Vergütung des Vorstands 2020

Vergütungssystem



Zur Schließung der im Übergangsjahr entstandenen Transparenzlücke und besseren Vergleichbarkeit sind in den nachstehenden Tabellen die jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährten Zuwendungen, Zuflüsse und der Versorgungsaufwand weiterhin wie im Vorjahr individuell dargestellt:

Vergütung des Vorstands (Zuwendungs-betrachtung)

in Tsd €

	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)				Anke Giesen (Vorstand Retail und Real Estate; Vorstand seit 1.1.2013)			
	2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)
Festvergütung	415,0	715,0	715,0	715,0	300,0	500,0	500,0	500,0
Nebenleistungen ¹⁾	38,3	28,5	28,5	28,5	45,3	29,9	29,9	29,9
Summe	453,3	743,5	743,5	743,5	345,3	529,9	529,9	529,9
Einjährige Performance Vergütung (Tantieme) ²⁾	886,9	0,0	0,0	916,5	649,8	0,0	0,0	664,5
Mehrfährige Performance Vergütung								
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)								
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2019)	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2020)	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2019 (1.1.2019 bis 31.12.2021)	120,0	–	–	–	90,0	–	–	–
Long-Term-Incentive-Programm (4 Jahre)								
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2019) ³⁾	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2020) ³⁾	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2021) ³⁾	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2019 (1.1.2019 bis 31.12.2022) ³⁾	493,7	–	–	–	375,8	–	–	–
Performance Share Plan (4 Jahre)								
Tranche 2020 (01.01.2020 bis 31.12.2023) ³⁾	–	849,0	0,0	1.274,0	–	647,0	0,0	971,0
Summe	1.953,9	1.592,5	743,5	2.934,0	1.460,9	1.176,9	529,9	2.165,4
Versorgungsaufwand ⁴⁾	477,4	509,9	509,9	509,9	133,3	220,6	220,6	220,6
Gesamtvergütung⁵⁾	2.431,3	2.102,4	1.253,4	3.443,9	1.594,2	1.397,5	750,5	2.386,0

¹⁾ Die Nebenleistungen variieren je nach den persönlichen Verhältnissen, es gibt kein festgelegtes Minimum beziehungsweise Maximum.

²⁾ Ab dem Geschäftsjahr 2020 entfällt aufgrund der neuen Vergütungssystematik die Akontozahlung für das laufende Geschäftsjahr, sodass in 2020 nur die Auszahlung der Tantieme für das abgeschlossene Geschäftsjahr erfolgt.

³⁾ Der LTIP bzw. PSP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

⁴⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

⁵⁾ Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 3,0 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 2,2 Mio €.

Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap wird bei der letzten Auszahlungskomponente für das jeweilige Auslobungsjahr entsprechend gekürzt.

Gewährte Zuwendungen												
Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)					Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur; Vorstand seit 1.7.2019)				Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)			
	2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)
	300,0	500,0	500,0	500,0	150,0	500,0	500,0	500,0	320,0	520,0	520,0	520,0
	43,8	39,7	39,7	39,7	20,0	32,4	32,4	32,4	91,4	77,8	77,8	77,8
	343,8	539,7	539,7	539,7	170,0	532,4	532,4	532,4	411,4	597,8	597,8	597,8
	649,8	0,0	0,0	664,5	202,2	0,0	0,0	300,0	714,9	0,0	0,0	762,0
	–	–	–	–	15,0	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	45,0	–	–	–	–	–	–	–
	90,0	–	–	–	75,0	–	–	–	90,0	–	–	–
	–	–	–	–	36,2	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	109,6	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	196,2	–	–	–	–	–	–	–
	375,8	–	–	–	218,9	–	–	–	375,8	–	–	–
	–	647,0	0,0	971,0	–	379,0	0,0	569,0	–	647,0	0,0	971,0
	1.459,4	1.186,7	539,7	2.175,2	1.068,1	911,4	532,4	1.401,4	1.592,1	1.244,8	597,8	2.330,8
	124,4	204,4	204,4	204,4	173,2	297,2	297,2	297,2	426,0	454,4	454,4	454,4
	1.583,8	1.391,1	744,1	2.379,6	1.241,3	1.208,6	829,6	1.698,6	2.018,1	1.699,2	1.052,2	2.785,2

Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)		Anke Giesen (Vorstand Retail und Real Estate; Vorstand seit 1.1.2013)	
	2019	2020	2019	2020
Festvergütung	415,0	715,0	300,0	500,0
Nebenleistungen	38,3	28,5	45,3	29,9
Summe	453,3	743,5	345,3	529,9
Einjährige Performance Vergütung (Tantieme) ¹⁾	888,8	444,9	709,5	328,8
Mehrfährige Performance Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2018) ²⁾	105,0	–	75,0	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2019) ³⁾	–	120,0	–	90,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2018) ³⁾	696,2	–	529,9	–
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2019) ⁴⁾	–	747,2	–	568,7
Summe	2.143,3	2.055,6	1.659,7	1.517,4
Versorgungsaufwand	477,4	509,9	133,3	220,6
Gesamtvergütung	2.620,7	2.565,5	1.793,0	1.738,0

¹⁾ Ab dem Geschäftsjahr 2020 entfällt aufgrund der neuen Vergütungssystematik die Akontozahlung für das laufende Geschäftsjahr, sodass in 2020 nur die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2019 erfolgte.

²⁾ Zielerreichung: I. Nachhaltige Mitarbeiterentwicklung 100 % Ist-Award = Plan-Award: Herr Dr. Schulte 40,0 Tsd €, übrige Vorstandsmitglieder jeweils 30,0 Tsd €
II. Kundenzufriedenheit (Customer Service Index Fraport AG): 99,4 % Ist-Award = Plan-Award: Herr Dr. Schulte 40,0 Tsd €, übrige Vorstandsmitglieder jeweils 30,0 Tsd €

III. Aktienkurs-Performance: 0,03 % Ist-Award = Plan-Award: Herr Dr. Schulte 40,0 Tsd €, übrige Vorstandsmitglieder jeweils 30,0 Tsd € bzw. 5,0 Tsd € P.r.t.

³⁾ Zielerreichung: I. Earnings per Share EPS (Gewichtung 70 %): 130,37 %

II. Total Shareholder Return TSR (Gewichtung 30 %): 103,33 %

Daraus ergibt sich eine gewichtete Gesamtzielerreichung von 122,26 %. Mit einem relevanten Börsenkurs von 70,71 € errechnet sich somit ein Fair Value von 86,45 € je Performance Share. Bedingt durch den CAP von 150 % auf den relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt von 55,35 € wurde der Auszahlungsbetrag je Performance Share jedoch auf 83,02 € begrenzt. Herrn Dr. Schulte wurden als Ziel-Tranche 9.000 Performance Shares und den übrigen Vorstandsmitgliedern 6.850 Performance Shares, mit Ausnahme von Herrn Dr. Prümm 3.550 Performance Shares P.r.t., zugeteilt.

⁴⁾ Die LTIP-Zahlung von Herrn Dr. Prümm setzt sich aus seiner Vorstandstätigkeit (36,9 Tsd €) und aus seiner früheren Tätigkeit als Leitender Angestellter (55,6 Tsd €) zusammen.

		Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)		Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur; Vorstand seit 1.7.2019)		Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)		Zufluss
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
	300,0	500,0	150,0	500,0	320,0	520,0		
	43,8	39,7	20,0	32,4	91,4	77,8		
	343,8	539,7	170,0	532,4	411,4	597,8		
	709,5	328,0	100,1	102,1	780,5	360,9		
	75,0	–	–	–	75,0	–		
	–	90,0	–	15,0	–	90,0		
	529,9	–	–	–	529,9	–		
	–	568,7	–	92,5	–	568,7		
	1.658,2	1.526,4	270,1	742,0	1.796,8	1.617,4		
	124,4	204,4	173,2	297,2	426,0	454,4		
	1.782,6	1.730,8	443,3	1.039,2	2.222,8	2.071,8		

Sonstige vertragliche Vereinbarungen

Aktienhalteverpflichtung

Zur weiteren Angleichung der Interessen von Vorstand und Aktionären sowie zur Stärkung der nachhaltigen und langfristigen Entwicklung von Fraport sind die Aktienkauf- und Aktienhalteverpflichtungen für die Vorstandsmitglieder ausgeweitet worden, indem die Aufbauzeit verkürzt wurde. Hiernach ist jedes Vorstandsmitglied verpflichtet, innerhalb einer Aufbauphase von fünf Jahren und grundsätzlich jährlich rätierlich Aktien der Fraport AG in Höhe mindestens einer Jahresbruttogrundvergütung zu erwerben und während seiner Zugehörigkeit zum Vorstand dauerhaft zu halten. Die Erfüllung dieser Pflicht ist zum Ende eines jeden Geschäftsjahres gegenüber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats durch geeignete Unterlagen nachzuweisen. Bereits bestehende Bestände von Aktien der Fraport AG werden für Zwecke der Aktienhalteverpflichtung angerechnet.

Nachträgliches Wettbewerbsverbot

Mit jedem Vorstandsmitglied wird ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung (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 Vergütungssystem in dieser Fassung bei Beendigung des Vertrags noch keine drei Geschäftsjahre bestanden hat, wird die durchschnittliche Performance-Vergütung auf der Grundlage der Dauer des Vertrags nach diesem Vergütungssystem ermittelt (analog § 74b Abs. 2 HGB). Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % der zuletzt bezogenen Jahresbruttogrundvergütung übersteigt. Zahlungen aus Anlass einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit werden auf die Karenzentschädigung angerechnet.

Leistungen bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit

Für den Fall eines Widerrufs der Bestellung ohne wichtigen Grund sieht das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder eine Abfindungszahlung vor, deren Höhe jedoch auf zwei Jahresgesamtvergütungen begrenzt ist und die Vergütung der Restlaufzeit des Anstellungsvertrags nicht übersteigt (Abfindungs-Cap). Auch in sonstigen Fällen vorzeitiger Beendigung sind etwaige Zahlungen auf eine maximale Höhe von zwei Jahresgesamtvergütungen bzw. die Vergütung der Restlaufzeit des Anstellungsvertrags als Abfindungs-Cap begrenzt. Bei der Berechnung des Abfindungs-Caps wird auf die Gesamtvergütung für das letzte Geschäftsjahr vor der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit und gegebenenfalls auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt. Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes zur außerordentlichen Kündigung des Anstellungsvertrags durch die Gesellschaft oder im Falle einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit auf Wunsch des Vorstandsmitglieds wird keine Abfindung gezahlt.

Malus-/Clawbackregelung

Der Aufsichtsrat hat in bestimmten Fällen die Möglichkeit, noch nicht ausgezahlte Vergütungsbestandteile nach der Performance zu reduzieren oder bereits ausgezahlte Performance-Vergütungsbestandteile zurückzufordern.

Bei einem erheblichen Pflicht- oder Compliance-Verstoß eines Vorstandsmitglieds kann der Aufsichtsrat die Vergütungsbestandteile nach der Performance (Tantieme bzw. Anzahl virtueller Performance Shares nach dem Performance Share Plan) nach pflichtgemäßem Ermessen teilweise oder vollständig reduzieren (Malus).

Wurden Vergütungsbestandteile nach der Performance bereits ausgezahlt, kann der Aufsichtsrat unter den vorstehend genannten Voraussetzungen nach pflichtgemäßem Ermessen auch ausgezahlte Beträge der Performance-Vergütung teilweise oder vollständig zurückfordern (Clawback).

Im Falle der Festsetzung oder Auszahlung von Performance-abhängigen Vergütungsbestandteilen auf der Basis fehlerhafter Daten, zum Beispiel eines fehlerhaften Konzern-Abschlusses, kann der Aufsichtsrat die Festsetzung korrigieren beziehungsweise bereits ausgezahlte Vergütungsbestandteile zurückfordern. Die Reduzierung oder Rückforderung erfolgt bei Pflicht- oder Compliance-Verstößen im vorgenannten Sinn grundsätzlich für das Jahr, in dem der erhebliche Pflicht- oder Compliance-Verstoß begangen wurde. Der Rückforderungszeitraum endet ein Jahr nach der Auszahlung des Performance-abhängigen Vergütungsbestandteils. Die Rückforderung kann auch dann noch erfolgen, wenn das Amt oder das Anstellungsverhältnis mit dem Vorstandsmitglied bereits beendet ist.

Eine etwaige Schadensersatzpflicht des Vorstandsmitglieds gegenüber der Gesellschaft bleibt durch die Reduzierung oder Rückforderung Performance-abhängiger Vergütungsbestandteile unberührt.

Nebentätigkeit der Vorstandsmitglieder

Etwaige für die Wahrnehmung konzerninterner Aufsichtsratsmandate bezogene Vergütungsleistungen werden auf die Vergütung gemäß diesem Vergütungssystem angerechnet. Bei der Übernahme konzernfremder Aufsichtsratsmandate entscheidet der Aufsichtsrat, ob und inwieweit eine für diese gezahlte Vergütung anzurechnen ist. Für die jetzigen Vorstandsmitglieder wurde vertraglich keine Anrechnung vereinbart.

Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung der dienstlichen mobilen Endgeräte, eine D&O-Versicherung mit einem Selbstbehalt nach § 93 Absatz 2 Satz 3 AktG, eine Unfallversicherung, die Möglichkeit zur Inanspruchnahme eines Manager-Check-up im Turnus von zwei Jahren sowie das lebenslange Recht, unentgeltlich den VIP-Service der Fraport AG auch privat und in Begleitung von Familienangehörigen in Anspruch zu nehmen und einen Parkplatz am Flughafen Frankfurt zu benutzen. Aufwendungen bei Dienstreisen und sonstige geschäftliche Aufwendungen werden gemäß den bei der Fraport AG allgemein angewandten Bestimmungen erstattet.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2020

Aufgrund des entsprechenden Beschlusses der Hauptversammlung vom 28. Mai 2019 erhält jedes Aufsichtsratsmitglied eine feste, am Ende des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 35.000 € pro vollem Geschäftsjahr. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Dreifache und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erhält das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse des Aufsichtsrats erhalten das Anderthalbfache dieses Betrages. Für die Mitgliedschaft in Ausschüssen erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 7.500 € pro Ausschuss und vollem Geschäftsjahr. Diese zusätzliche Vergütung wird für höchstens zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 1.000 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 56).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2020 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2020

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Aufsichtsratsmitglied					
Amier	Claudia	47.500,00	15.000,00	12.000,00	74.500,00
Arslan	Devrim	30.000,00	15.000,00	14.000,00	59.000,00
Becker	Bürgermeister Uwe	35.000,00	15.000,00	15.000,00	65.000,00
Boddenberg	Stm. Michael	61.250,00	8.750,00	8.000,00	78.000,00
Bölükmeşe	Hakan	35.000,00	15.000,00	15.000,00	65.000,00
Cicek	Hakan	35.000,00	7.500,00	13.000,00	55.500,00
Dahnke	Kathrin	19.800,00	5.312,50	9.000,00	34.112,50
Draths	Detlev	30.000,00	15.000,00	14.000,00	59.000,00
Feldmann	Peter	35.000,00	0,00	7.000,00	42.000,00
Gerber	Peter	30.000,00	0,00	7.000,00	37.000,00
Haase	Dr. Margarete	65.000,00	15.000,00	19.000,00	99.000,00
Kaufmann	Frank-Peter	30.000,00	15.000,00	17.000,00	62.000,00
Kipper	Dr. Ulrich	30.000,00	7.500,00	13.000,00	50.500,00
Klemm	Lothar	47.500,00	15.000,00	17.000,00	79.500,00
Kother	Birgit	35.000,00	7.500,00	11.000,00	53.500,00
Laubrock	Ronald	26.250,00	7.500,00	8.000,00	41.750,00
Odenwald	Michael	35.000,00	15.000,00	17.000,00	67.000,00
Rana	Qadeer	30.000,00	15.000,00	17.000,00	62.000,00
Venema	Mathias	17.612,50	7.500,00	5.000,00	30.112,50
Wärntges	Sonja	7.300,00	1.562,50	4.000,00	12.862,50
Weimar	Karlheinz	43.750,00	6.250,00	5.000,00	55.000,00
Wesenick	Katharina	30.000,00	7.500,00	10.000,00	47.500,00
Windt	Prof. Katja	35.000,00	15.000,00	15.000,00	65.000,00
Gesamt		790.962,50	231.875,00	272.000,00	1.294.837,50

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2020

Für die Mitgliedschaft im Beraterkreis wird eine jährliche Vergütung in Höhe von 2.500,00 € und von 2.000,00 € pro Sitzungsteilnahme gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Reisekosten werden davon unabhängig erstattet.

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten die Flughäfen des Fraport-Konzerns einen signifikanten Rückgang des Passagieraufkommens. Mit rund 18,8 Mio Fluggästen war das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt um –73,4 % rückläufig. Die Konzern-Flughäfen zeigten mehrheitlich einen vergleichbaren Verkehrseinbruch.

Der Konzern-Umsatz reduzierte sich im Geschäftsjahr 2020 um 54,7 % auf 1.677,0 Mio € (–2.028,8 Mio €). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug der Konzern-Umsatz 1.452,5 Mio € (–55,4 %). Die signifikant negative Umsatzentwicklung ist primär auf die Reisebeschränkungen infolge der weltweiten Ausbreitung der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Dies wirkte sich entsprechend sowohl in Frankfurt als auch an allen Konzern-Flughäfen aus.

Höhere sonstige betriebliche Erträge (+40,5 Mio €) sowie ein deutlich reduzierter Personalaufwand vor Sondereinflüssen (–309,7 Mio €) auf Basis der Einführung von Kurzarbeit und dem Abbau von Beschäftigten, wirkten den Umsatzeinbußen nur teilweise entgegen. Das Konzern-EBITDA vor Sondereinflüssen erreichte somit einen Wert von 48,4 Mio € (–95,9 %). Das Konzern-EBITDA lag bei –250,6 Mio €. Leicht niedrigere Abschreibungen von 457,5 Mio € und ein schlechteres Finanzergebnis von –225,1 Mio € führten zu einem negativen Konzern-Ergebnis von –690,4 Mio € (im Vorjahr: 454,3 Mio €).

Der Free Cash Flow verringerte sich aufgrund der negativen operativen Geschäftsentwicklung sowie höherer Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt und im internationalen Geschäft massiv auf –1.400,0 Mio € (im Vorjahr: –373,5 Mio €). Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich aufgrund dessen um 1.386,5 Mio € auf 5.533,5 Mio €. Die Gearing Ratio erreichte einen Wert von 152,9 %.

Aufgrund der Folgen der Coronavirus-Pandemie auf die Verkehrsentwicklung und die Finanzzahlen des Fraport-Konzerns bezeichnet der Vorstand die operative und finanzielle Entwicklung im Geschäftsjahr 2020 als signifikant negativ.

Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die Coronavirus-Pandemie hatte im Jahr 2020 eine weltweite Rezession zur Folge. Durch die drastischen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie im Frühjahr 2020 brach die Wirtschaftsleistung im Euroraum im zweiten Quartal massiv ein. Mit der schrittweisen Lockerung der staatlichen Beschränkungen ab Mai 2020 nahm die wirtschaftliche Aktivität wieder spürbar zu. Mit der zweiten Infektionswelle im Herbst und Winter 2020 wurden die Maßnahmen zur Eindämmung wieder deutlich verschärft und hatten negativen Einfluss auf die wirtschaftliche Erholung. Deutschland war von der ersten Infektionswelle deutlich weniger stark betroffen als die Nachbarländer Italien, Frankreich und Spanien. Im dritten Quartal konnte sich das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland, Frankreich und Italien kräftiger, in Spanien dagegen nur schleppend erholen. Stütze der deutschen Wirtschaft war die nach dem ersten Lockdown im zweiten Quartal 2020 anziehende Industriekonjunktur, während insbesondere der Dienstleistungssektor im gesamten Jahresverlauf 2020 unter den Maßnahmen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie litt.

Die US-Wirtschaft verzeichnete nach dem pandemiebedingten Einbruch im Frühjahr ein deutliches Wachstum, als Konsum, Exporte und Investitionen im Sommer 2020 wieder zunahmen. Die Verluste konnten jedoch nicht vollständig kompensiert werden. Japan hatte sich im Jahresverlauf aus einer schweren Rezession befreit und verzeichnete im dritten Quartal 2020 wieder ein Wachstum. Der Produktionseinbruch in den Schwellenländern war in der ersten Jahreshälfte deutlich moderater ausgefallen als in den entwickelten Volkswirtschaften. Hierzu hatte vor allem China beigetragen, dessen Produktion sich nach dem Lockdown zu Jahresbeginn rapide erholte und im Juni 2020 bereits wieder das Vorkrisenniveau erreichte. So konnte China im Gesamtjahr 2020 ein positives Wirtschaftsergebnis erreichen, auch wenn dies unter dem anfangs erwarteten Wachstum zurückblieb. Insgesamt verlief die wirtschaftliche Entwicklung in den Schwellenländern uneinheitlich – auch in Abhängigkeit des Infektionsgeschehens. Russlands Wirtschaft litt neben den direkten Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie besonders am Einbruch des Ölpreises. In Brasilien konnten Hilfspakete den Wirtschaftseinbruch eindämmen.

Der Welthandel war im Berichtsjahr 2020 weniger stark eingebrochen als noch im Frühjahr 2020 erwartet. Nach der Belastung durch weltweite Lockdowns und Einreisebeschränkungen sowie unterbrochene Lieferketten wurden die weltweiten Handelsaktivitäten insbesondere durch die starke Erholung der chinesischen Wirtschaft im Sommer wieder deutlich gesteigert.

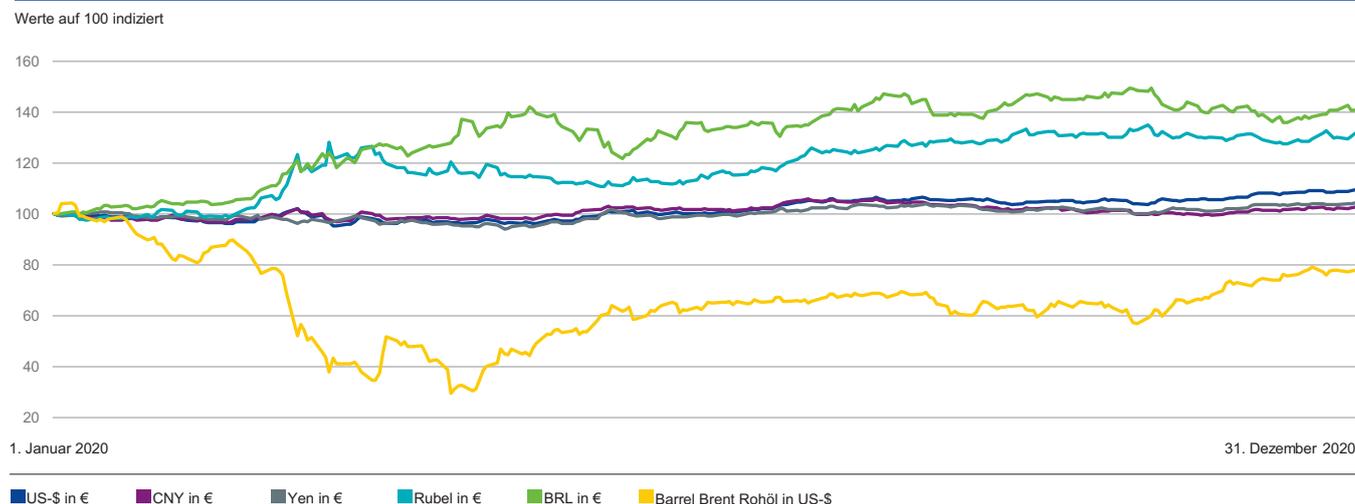
Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2020	2019
Welt	-3,5	+2,8
Eurozone	-7,2	+1,3
Deutschland	-5,0	+0,6
USA	-3,4	+2,2
China	-2,3	+6,0
Japan	-5,1	+0,3
Welthandel	-9,6	+1,0

¹⁾ Angaben 2019 und 2020: Daten und Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2021), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung, 14. und 29. Januar 2021).

Der Rohölpreis sowie die für den Fraport-Konzern bedeutenden Währungskurse haben sich im Jahr 2020 wie folgt entwickelt.

Rohölpreis und für Fraport bedeutende Währungskurse 2020



Quelle: Bloomberg.

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Für die Monate Januar bis November 2020 meldete der Airports Council International (ACI) einen vorläufigen weltweiten Passagerrückgang um 61,9 %. Das Luftfrachtaufkommen sank um 8,9 %. Die europäischen Flughäfen verzeichneten beim Passagieraufkommen ebenfalls einen krisenbedingten Rückgang um 68,7 %. Bei der Luftfracht verzeichneten die Flughäfen in Europa einen Rückgang von 14,5 %. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen reduzierte sich um 54,2 %. Die Cargo-Tonnage war mit 5,4 % rückläufig.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen bis November 2020

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2020	Luftfracht 2020
Deutschland	-54,2	-5,4
Europa (ohne Deutschland)	-68,7	-14,5
Nordamerika	-56,4	+1,9
Lateinamerika	-61,3	-20,5
Naher/Mittlerer Osten	-65,2	-20,4
Asien/Pazifik	-58,1	-11,6
Afrika	-65,4	-18,4
Welt	-61,9	-8,9

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI 11/2020, 27. Januar 2021), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV 11/2020, Stand 18. Dezember 2020).

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Die Coronavirus-Pandemie prägte das Geschäftsjahr 2020 wesentlich. Im Vergleich zum Vorjahr ging das Passagieraufkommen um -73,4 % zurück. Ein Rückgang um rund 51,8 Mio auf etwa 18,8 Mio Fluggäste bedeutete einen bislang ungekannten Nachfrageeinbruch.

Im **Inlandverkehr** (-74,3 %) wurden nur die primären Verbindungen mit Berlin, Hamburg und München neben wenigen sekundären Verbindungen aufrechterhalten. Aufgrund der zunächst partiellen und zum Jahresende umfassenden Bündelung der Interkontinentalverkehre in Frankfurt schnitten Zubringerverkehre aus München und Hamburg im Jahresvergleich überdurchschnittlich ab. Während der **Europaverkehr** (-72,0 %) im Jahresverlauf zunächst schwächer abschloss, sorgten die vorübergehenden Grenzöffnungen im Sommer 2020 für eine deutliche Erholung, vor allem im Urlaubsreiseverkehr. Griechenland, Portugal, die Kanaren und die Türkei waren die gefragtesten Ziele. Neben dem Urlaubsreiseverkehr prägten vor allem ethnische Verkehre die Nachfrage. Im Gegensatz zum Kontinentalverkehr wurden die Reisewarnungen im **Interkontinentalverkehr** (-75,3 %) nicht flächendeckend aufgehoben, weshalb die Interkontinentalverkehre aus Deutschland heraus von den Fluggesellschaften in Frankfurt gebündelt wurden. Dadurch legte die Nachfrage zum Jahresende auf niedrigem Niveau in allen außereuropäischen Märkten deutlich zu.

Das **Cargo-Aufkommen** ging um 8,3 % auf rund 1,95 Mio Tonnen zurück. Im Zuge der Ausbreitung des Coronavirus fielen die Rückgänge im zweiten Quartal mit -16,9 % am stärksten aus. Im Folgenden erholte sich der Cargo-Verkehr und erzielte im vierten Quartal einen Zuwachs um 4,9 %. Die Cargo-Entwicklung wurde dabei besonders durch das Fehlen der Beiladekapazitäten aus dem Passagierverkehr gehemmt. Aufgrund des Wegfalls der Passagierflüge sowie der zusätzlichen Luftfrachtnachfrage, unter anderem nach Schutzmasken, medizinischer Ausrüstung und E-Commerce-Gütern, wurden neben den reinen Frachtmaschinen auch Passagiermaschinen als Frachter eingesetzt.

Nach Jahren des stetigen Wachstums sind die **Flugbewegungen** aufgrund der Coronavirus-Pandemie signifikant eingebrochen. Nach dem Höchstwert von 2019 wurden im Jahr 2020 nur 212.235 Flugbewegungen erfasst. Dies entspricht einem Rückgang um 58,7 %. Die Passagierflüge gingen dabei um 64,1 % zurück, während der Frachtverkehr um 42,6 % anstieg. Die Auslastung der Passagierflüge sank als Folge der Coronavirus-Pandemie erheblich. Sie lag mit 58,4 % rund 20 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Analog entwickelte sich die Kennzahl Passagiere pro Passagierbewegung, die um rund 26 % auf 108,6 sank.

Die **Höchststartgewichte** fielen um 53,3 % auf 14,9 Mio Tonnen. Aufgrund des erhöhten Anteils an Frachtflügen in 2020 (rund 15 %) waren die Höchststartgewichte deutlich unterproportional von der Pandemie betroffen. Im Mai 2020 erreichten die Frachtflüge sogar einen Anteil von knapp 50 %.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

In 2020 war die Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen **Ljubljana** primär durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt. Mit nur 0,3 Mio Passagieren reduzierte sich das Aufkommen um 83,3 % gegenüber dem Vorjahr. Während die Erholung des Passagierverkehrs als Folge der Insolvenz der Adria Airways im ersten Quartal 2020 noch andauerte, prägten die aufgrund der Coronavirus-Pandemie implementierten Reisebeschränkungen und Quarantänevorschriften den weiteren Jahresverlauf.

Aufgrund dessen musste der Flughafen zeitweise für den Passagierverkehr geschlossen werden. Ein deutlich reduziertes Flugangebot, niedrigere Sitzladefaktoren und die Substitution des Flugverkehrs durch alternative Verkehrsmittel bestimmten die zweite Jahreshälfte 2020. Zwischen April und Dezember 2020 lag das Passagieraufkommen in der Spitze bei circa 12,6 % des Vergleichszeitraums des Vorjahres. Zuletzt kam der Passagierverkehr infolge der steigenden Infektionszahlen in Europa sowie der damit verbundenen strikten Quarantänevorschriften nahezu vollständig zum Erliegen.

Die beiden brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wurden von der Coronavirus-Pandemie im Jahr 2020 stark beeinträchtigt. So wirkten sich unter anderem die Einführung eines temporären staatlichen Notflugplans und die Aussetzung internationaler Verbindungen auf das Passagieraufkommen beider Flughäfen aus. Sie zählten in Summe rund 6,7 Mio Passagiere (-56,7 %). Aufgrund bestehender Quarantäne- und Einreisebeschränkungen wurden in der zweiten Jahreshälfte 2020 nur einzelne internationale Flüge durchgeführt – im Wesentlichen wurde vom Flughafen Fortaleza die portugiesische Hauptstadt Lissabon angefliegen. Der inländische Flugverkehr erholte sich nach dem starken, pandemiebedingten Rückgang in der ersten Jahreshälfte 2020 bereits unterjährig. Unter anderem auch in Ermangelung internationaler touristischer Ziele verstärkte sich die touristische Nachfrage nach inländischen Destinationen wie Fortaleza und Porto Alegre. Eine hohe Auslastung der angebotenen inländischen Verbindungen bestätigte die wieder anwachsende Nachfrage. Im Gesamtjahr begrüßte Fortaleza rund 0,1 Mio internationale (-75,6 %) und 3,0 Mio inländische Passagiere (-54,7 %), Porto Alegre verzeichnete rund 0,1 Mio internationale (-77,7 %) und 3,4 Mio inländische Passagiere (-55,7 %).

Der Flughafen **Lima** wurde von der Coronavirus-Pandemie und der daraufhin angeordneten Schließung des Flughafens Mitte März stark getroffen. Die größte Fluggesellschaft am Flughafen Lima, LATAM, geriet infolge der Coronavirus-Pandemie in finanzielle Schwierigkeiten, konnte aber den Betrieb aufrechterhalten, während sie ein Sanierungs- bzw. Reorganisationsverfahren nach US-Recht (bekannt als Chapter 11) durchführt. Dennoch wurden am Flughafen in Lima in 2020 nur rund 7,0 Mio Passagiere gezählt, was einem Rückgang um -70,3 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Wiederaufnahme des inländischen Passagierbetriebs erfolgte im Juli 2020, sodass das Gesamtvolumen der inländischen Verkehre in 2020 4,6 Mio Passagiere (-65,1 %) erreichte. Der internationale Verkehr wurde hingegen erst im Oktober 2020 nach einer sechsmonatigen Pause wieder aufgenommen, weshalb im Jahr 2020 nur 2,4 Mio internationale Fluggäste (-76,9 %) den Flughafen Lima nutzten.

Mit rund 8,6 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** im Berichtszeitraum – infolge der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie – einen signifikanten Rückgang um -71,4 % gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere im Zeitraum von April bis Mitte Juni 2020 und erneut von November bis Ende des Jahres 2020 waren die 14 griechischen Regionalflughäfen von starken Einschränkungen betroffen. Insgesamt lag der Inlandverkehr um -62,1 % unter dem Vorjahresniveau, während der internationale Verkehr um -74,2% unter dem Vorjahreswert lag.

An den bulgarischen Flughäfen in **Varna** und **Burgas** betrug die Passagierzahl im Jahr 2020 etwa 1,0 Mio und lag damit um -78,9 % unter dem Vorjahreswert. Nachdem Anfang Mai 2020 der internationale Flugverkehr wieder aufgenommen worden war, lagen die Verkehrseinbußen in den wichtigen Sommermonaten zwischen Juni und September 2020 bei -75,6 % bis -95,6 %. Reisebeschränkungen infolge der Coronavirus-Pandemie und Airline-Insolvenzen führten zu starken Einbußen sowohl beim inländischen (-53,8 %) als auch beim internationalen Passagieraufkommen (-80,6 %). Letzteres wird durch deutsche, polnische und britische Passagiere dominiert. Der sonst maßgebliche Russlandverkehr blieb in 2020 Corona-bedingt weitestgehend aus.

Das Passagieraufkommen im Geschäftsjahr 2020 am Flughafen **Antalya** lag bei rund 9,7 Mio (-72,6 %). Wesentlicher Grund hierfür ist die Coronavirus-Pandemie und die damit einhergehende reduzierte Nachfrage aufgrund von Einschränkungen im internationalen Luftverkehr (darunter die Einstellung nahezu aller Verkehre in Antalya in den Monaten April und Mai 2020). Die Zahl internationaler Fluggäste reduzierte sich dabei aufgrund der geringen internationalen Nachfrage nach Urlaubsreisen in die Region Antalya um -76,9 %, während der Rückgang im inntürkischen Verkehr mit -55,2 % etwas geringer ausfiel.

Der Flughafen **St. Petersburg** verzeichnete im Jahr 2020 einen Rückgang um -44,1 % auf 10,9 Mio Passagiere. Wesentliche Ursache waren die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie und die damit einhergehenden Beschränkungen für den Luftverkehr, wie zum Beispiel die Einstellung internationaler Verbindungen im April 2020. Während der internationale Verkehr um 80,4 % zurückging, nahm der Inlandverkehr um 21,5 % ab. Die hohe Nachfrage nach Verbindungen in nationale Ferienzele vor allem in den Sommermonaten konnte den Wegfall der internationalen Verbindungen sowie den deutlichen Rückgang auf der Route zwischen St. Petersburg und Moskau nur teilweise kompensieren. Zu beobachten ist eine deutliche Verschiebung der Struktur des Inlandverkehrs von Moskau zu regionalen inländischen Zielen.

Die Zahl der Passagiere am Flughafen **Xi'an** ging im vergangenen Geschäftsjahr auf circa 31,1 Mio (–34,2 %) zurück. Wesentliche Ursache hierfür waren die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den chinesischen Luftverkehr. Im Laufe des Jahres 2020 hat sich eine deutliche Erholung des innerchinesischen Luftverkehrs eingestellt, was die Entwicklung des im Wesentlichen vom Inlandverkehr geprägten Standorts Xi'an positiv beeinflusste. Der internationale Verkehr blieb bis Ende des Jahres 2020 wegen bestehender Reisebeschränkungen auf einem stark reduzierten Niveau.

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2020	Veränderung in % ²⁾	2020	Veränderung in % ²⁾	2020	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	18.768.601	–73,4	1.914.285	–8,5	212.235	–58,7
Ljubljana	100	288.235	–83,3	10.559	–7,1	12.980	–58,8
Fortaleza	100	3.156.418	–56,3	29.356	–39,3	32.897	–44,9
Porto Alegre	100	3.561.630	–57,1	22.172	–40,4	37.912	–51,2
Lima	80,01	7.017.414	–70,3	190.365	–29,8	73.255	–63,0
Fraport Greece	73,4	8.611.780	–71,4	5.330	–29,9	101.007	–58,9
Twin Star	60	1.046.467	–78,9	3.934	–19,2	10.960	–69,1
Burgas	60	424.252	–85,3	3.889	–18,1	4.079	–79,6
Varna	60	622.215	–70,1	44	–64,1	6.881	–55,5
Antalya	51/50 ³⁾	9.713.650	–72,6	n.a.	n.a.	65.223	–68,4
St. Petersburg	25	10.944.421	–44,1	n.a.	n.a.	105.042	–37,7
Xi'an	24,5	31.083.681	–34,2	376.320	–1,5	254.607	–26,2

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

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

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughafen	2020	Gegebene Prognose 2019	Unterrjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2020] Q3/9M Quartalsmitteilung 2020	2019	Veränderung in %
Frankfurt (Passagiere)	18.768.601	Deutlich negative Passagierentwicklung	[Signifikanter Passagierrückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] circa 18-19 Mio Passagiere	70.556.072	-73,4
Ljubljana (Passagiere)	288.235	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Signifikanter Rückgang der Passagierzahlen zwischen 60 % und 80 %	1.721.355	-83,3
Fortaleza (Passagiere)	3.156.418	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Signifikanter Rückgang der Passagierzahlen zwischen 60 % und 80 %	7.218.697	-56,3
Porto Alegre (Passagiere)	3.561.630	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Signifikanter Rückgang der Passagierzahlen zwischen 60 % und 80 %	8.298.205	-57,1
Lima (Passagiere)	7.017.414	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Signifikanter Rückgang der Passagierzahlen zwischen 60 % und 80 %	23.578.600	-70,2
Fraport Greece (Passagiere)	8.611.780	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Signifikanter Rückgang der Passagierzahlen zwischen 60 % und 80 %	30.152.728	-71,4
Twin Star (Passagiere)	1.046.467	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Signifikanter Rückgang der Passagierzahlen zwischen 60 % und 80 %	4.970.095	-78,9
Antalya (Passagiere)	9.713.650	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Signifikanter Rückgang der Passagierzahlen zwischen 60 % und 80 %	35.483.190	-72,6
St. Petersburg (Passagiere)	10.944.421	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Rückgang der Passagierzahlen um bis zu 50 %	19.581.262	-44,1
Xi'an (Passagiere)	31.083.681	Deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie	[Signifikanter Rückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich] Rückgang der Passagierzahlen um bis zu 50 %	47.220.745	-34,2

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

Ertragslage Konzern

Der **Konzern-Umsatz** ist im Geschäftsjahr 2020 aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie um 54,7 % auf 1.677,0 Mio € (–2.028,8 Mio €) eingebrochen. Bereinigt um die Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 lag der Umsatz bei 1.452,5 Mio € (im Vorjahr: 3.259,5 Mio €). Der signifikante Rückgang ist dabei auf die seit März 2020 weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen und die damit einhergehende stark negative Passagierentwicklung an allen Konzern-Flughäfen zurückzuführen. Die Umsatzerlöse der Fraport AG gingen im Vergleich zum Vorjahr um 1.173,0 Mio € zurück. Die Konzern-Flughäfen im Ausland verzeichneten ebenfalls signifikante Umsatzeinbußen. Außerhalb von Frankfurt waren insbesondere die Konzern-Gesellschaften Fraport Greece (–278,4 Mio €), Lima (–230,2 Mio €) sowie die beiden brasilianischen Konzern-Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre (–194,9 Mio €) von den Folgen der Coronavirus-Pandemie betroffen.

Zur Kompensation der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurden an nahezu allen Konzern-Standorten im Ausland Gespräche mit den verantwortlichen Behörden und staatlichen Stellen aufgenommen. In diesem Zusammenhang konnten im Geschäftsjahr 2020 bereits erste Vereinbarungen geschlossen werden, die sich mit +42,4 Mio € positiv auf die **sonstigen betrieblichen Erträge** auswirkten. Diese resultieren im Wesentlichen aus realisierten Erstattungsansprüchen der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften sowie erlassenen kurzfristigen Mindestleasingzahlungen bei Fraport USA.

Der um Sondereinflüsse bereinigte **Personalaufwand** sank unter anderem aufgrund der seit Ende März 2020 am Standort Frankfurt eingeführten Kurzarbeit sowie der insgesamt geringeren durchschnittlichen Beschäftigtenanzahl im Fraport-Konzern um

309,6 Mio € auf 913,1 Mio € (im Vorjahr: 1.222,8 Mio €). Der Personalaufwand reduzierte sich insgesamt um 10,7 Mio € auf 1.212,1 Mio €.

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstige betriebliche Aufwendungen) verminderte sich im Berichtszeitraum um 546,7 Mio € auf 835,2 Mio € (-39,6 %). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betrug der Rückgang 324,9 Mio € (-34,7 %). Die Verringerung resultiert dabei insbesondere aus verkehrsmengenbedingt geringeren Konzessionsabgaben der Konzern-Gesellschaften im Ausland sowie gesunkenen Aufwendungen für Fremdpersonal.

Das **EBITDA vor Sondereinflüssen** sank massiv um 1.131,9 Mio € auf 48,4 Mio €, das EBITDA um 1.430,9 Mio € auf -250,6 Mio €. Die EBITDA-Marge vor Sondereinflüssen lag damit bei 2,9 % (im Vorjahr: 31,9 %). Bezogen auf den um die Auftrags Erlöse im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 bereinigten Konzern-Umsatz vor Sondereinflüssen, betrug die EBITDA-Marge vor Sondereinflüssen 3,3 % (im Vorjahr: 36,2 %).

Anlagenabgänge, insbesondere aufgrund durchgeführter Abrisse von Gebäudebestandteilen und Flugbetriebsflächen, sowie Anpassungen im Rahmen der Nutzungsdauerüberprüfung führten in Summe zu einem Rückgang der **Abschreibungen** um 17,8 Mio € auf 457,5 Mio € (-3,7 %). Das Konzern-EBIT fiel entsprechend um 1.413,1 Mio € auf -708,1 Mio €.

Das **Finanzergebnis** im Geschäftsjahr 2020 verringerte sich um 110,1 Mio € auf -225,1 Mio € (im Vorjahr: -115,0 Mio €). Ursächlich dafür war das im Vergleich zum Vorjahr um -101,1 Mio € eingebrochene Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen (-55,0 Mio €), im Wesentlichen bei der Konzern-Gesellschaft in Antalya (-27,9 Mio €; im Vorjahr 75,1 Mio €) sowie ein um 8,2 Mio € verschlechtertes sonstiges Finanzergebnis (-4,3 Mio €).

Das **Konzern-EBT** sank um 1.523,2 Mio € auf -933,2 Mio €. Die Ertragsteuerentlastung in Höhe von 242,8 Mio € (im Vorjahr: Steueraufwand von 135,7 Mio €) resultierte aus der Aktivierung von latenten Steuern aufgrund steuerlich nutzbarer Verlustvorträge im Konzern. Das Konzern-Ergebnis belief sich entsprechend auf -690,4 Mio € (im Vorjahr: 454,3 Mio €) und führte zu einem **unverwässerten Ergebnis je Aktie** von -7,12 € (im Vorjahr: 4,55 €).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2020	Gegebene Prognose 2019	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2020] Q3/9M Quartalsmitteilung 2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.452,5	Deutlicher Rückgang	[Spürbar rückläufig] Signifikanter Rückgang	3.259,5	-1.807,0	-55,4
EBITDA vor Sondereinflüssen	48,4	keine Prognose	[keine Prognose] leicht positiv	1.180,3	-1.131,9	-95,9
EBITDA	-250,6	Deutlich rückläufig	[Massiv rückläufig] Deutlich negativ	1.180,3	-1.430,9	-
EBIT	-708,1	Deutlich rückläufig	[Negativ] Stark negativ	705,0	-1.413,1	-
Konzern-Ergebnis	-690,4	Deutlich rückläufig	[Deutlich negativ] Stark negativ	454,3	-1.144,7	-
Dividende je Aktie (€)	0,00	Stabil	HV-Beschluss vom 26.05.2020: keine Ausschüttung	2,00	-2,0	-

Aufgrund des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie entwickelten sich die wesentlichen finanziellen Kennzahlen des Fraport-Konzerns schlechter als in der Prognose 2019 angenommen. Entsprechend wurden im Laufe des Geschäftsjahres 2020 die oben genannten unterjährigen Anpassungen der Prognose vorgenommen.

Ertragslage Segmente



Die Umsatzerlöse im Segment Aviation reduzierten sich im Geschäftsjahr 2020 um 586,1 Mio € auf 440,9 Mio €. Der Rückgang von 57,1 % ist im Wesentlichen auf den Verkehrsrückgang infolge der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Dabei verringerten sich die Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen um 25,3 %. Der Passagierückgang in Frankfurt zeigte sich außerdem in signifikant niedrigeren Umsätzen aus Flughafenentgelten (-64,6 %). Die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments lagen in etwa auf Vorjahresniveau.

Der um Aufwendungen für personalwirtschaftliche Maßnahmen in Höhe von rund 96,4 Mio € bereinigte operative Aufwand (siehe Kapitel „Hinweise zur Berichterstattung“) sank aufgrund der getroffenen Einsparmaßnahmen infolge der Coronavirus-Pandemie deutlich um 14,9 %. Der operative Segment-Aufwand reduzierte sich leicht um 32,6 Mio € (–3,8 %).

Das EBITDA vor Sondereinflüssen reduzierte sich massiv um 457,6 Mio € und lag bei –184,3 Mio €. Das EBITDA reduzierte sich auf –280,7 Mio €. Niedrigere Abschreibungen (–19,9 Mio €) im Wesentlichen aufgrund von Anlagenabgängen, insbesondere infolge durchgeführter Abrisse von Gebäudebestandteilen und Flugbetriebsflächen, sowie Anpassungen im Rahmen der Nutzungsdauerüberprüfung führten zu einem Segment-EBIT von –420,6 Mio € (–534,1 Mio €).

Aviation

in Mio €	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	440,9	1.027,0	–586,1	–57,1
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	306,2	373,6	–67,4	–18,0
Personalaufwand	402,6	373,6	+29,0	+7,8
Materialaufwand	73,3	72,8	+0,5	+0,7
EBITDA vor Sondereinflüssen	–184,3	273,3	–457,6	–
EBITDA	–280,7	273,3	–554,0	–
Abschreibungen	139,9	159,8	–19,9	–12,5
EBIT	–420,6	113,5	–534,1	–
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	6.136	6.446	–310	–4,8
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.365	6.380	–15	–0,2



Der Umsatz im Segment Retail & Real Estate sank im Geschäftsjahr 2020 spürbar um 213,2 Mio € auf 294,6 Mio € (–42,0 %). Die Tatsache, dass der Umsatz nicht in gleichem Maße wie das Verkehrsaufkommen sank, ist vor allem auf verkehrsunabhängige Real Estate-Erlöse zurückzuführen, die im Berichtsjahr nahezu konstant blieben (–3,7 %). Der Retail-Umsatz hingegen reduzierte sich aufgrund der rückläufigen Passagierentwicklung insgesamt um 64,3 % auf 78,9 Mio €, wobei die nicht verkehrsunabhängigen Werbeeinnahmen im Verhältnis weniger stark betroffen waren (–50,0 %). Die Parkierungserlöse sanken um 56,2 % auf 43,5 Mio €. Trotz des spürbaren Umsatzrückgangs erhöhte sich der Netto-Retail-Erlös je Passagier im Berichtszeitraum aufgrund der nicht verkehrsunabhängigen Erlösbestandteile rechnerisch auf 4,73 € (im Vorjahr: 3,28 €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge, die im Vorjahr positiv vom Verkauf der Anteile an der Konzern-Gesellschaft Energy Air beeinflusst waren, reduzierten sich im Geschäftsjahr 2020 um 6,0 Mio €.

Bei einem leicht erhöhten Personalaufwand (+2,5 Mio €) und deutlich niedrigeren Materialaufwendungen (–26,7 Mio €) reduzierte sich der operative Aufwand insgesamt auf 298,9 Mio € (–13,7 %). Bereinigt um Effekte aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen in Höhe von 16,2 Mio € reduzierten sich die Personalaufwendungen deutlich um 24,4 %. Das EBITDA vor Sondereinflüssen belief sich auf 230,7 Mio € (–42,0 %). Das Segment-EBITDA lag bei 214,5 Mio € (–46,1 %). Leicht gestiegene Abschreibungen (+2,4 Mio €) führten zu einem Segment-EBIT von 122,9 Mio € (–60,2 %).

Retail & Real Estate

in Mio €	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	294,6	507,8	–213,2	–42,0
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	42,5	56,2	–13,7	–24,4
Personalaufwand	58,7	56,2	+2,5	+4,4
Materialaufwand	100,7	127,4	–26,7	–21,0
EBITDA vor Sondereinflüssen	230,7	397,8	–167,1	–42,0
EBITDA	214,5	397,8	–183,3	–46,1
Abschreibungen	91,6	89,2	+2,4	+2,7
EBIT	122,9	308,6	–185,7	–60,2
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	595	649	–54	–8,3
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	614	644	–30	–4,7



Im Geschäftsjahr 2020 lag der Umsatz im Segment Ground Handling bei 319,2 Mio € und somit um 387,9 Mio € unter dem Vorjahreswert (-54,9 %). Dies ist im Wesentlichen auf signifikant niedrigere Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen (-50,5 %) sowie gesunkene Infrastrukturentgelte (-62,9 %) zurückzuführen. Gründe dafür waren die signifikant rückläufigen Passagierzahlen und Höchststartgewichte in Frankfurt.

Als Reaktion auf die Coronavirus-Pandemie und den damit einhergehenden Verkehrseinbruch konnte der Personalaufwand durch die seit Ende März 2020 eingeführte Kurzarbeit sowie den Abbau von Beschäftigten, insbesondere über das Auslaufen von Zeitverträgen bei FraGround, spürbar um 33,2% reduziert werden. Gegenläufig wurden personalwirtschaftliche Maßnahmen umgesetzt, die in Summe einen leicht reduzierten Personalaufwand (-15,9 Mio €) ergaben.

Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) reduzierte sich ebenfalls im Wesentlichen verkehrsmengenbedingt spürbar um 35,6 Mio € (-42,6 %).

Das Segment-EBITDA vor Sondereinflüssen verschlechterte sich massiv um 186,0 Mio € auf -125,6 Mio €. Das EBITDA belief sich auf -265,4 Mio € (-325,8 Mio €). Gesunkene Abschreibungen (-8,9 Mio €) führten zu einem Segment-EBIT von -304,9 Mio € (-316,9 Mio €).

Ground Handling

in Mio €	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	319,2	707,1	-387,9	-54,9
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	313,1	468,8	-155,7	-33,2
Personalaufwand	452,9	468,8	-15,9	-3,4
Materialaufwand	31,0	57,9	-26,9	-46,5
EBITDA vor Sondereinflüssen	-125,6	60,4	-186,0	-
EBITDA	-265,4	60,4	-325,8	-
Abschreibungen	39,5	48,4	-8,9	-18,4
EBIT	-304,9	12,0	-316,9	-
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	7.714	9.355	-1.641,0	-17,5
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	8.457	9.236	-779	-8,4



Im Berichtsjahr reduzierten sich die Umsatzerlöse im Segment International Activities & Services um 841,6 Mio € auf 622,3 Mio € (-57,5 %). Der Umsatzrückgang bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug 619,8 Mio € (-60,9 %).

Der bereinigte Umsatzrückgang war an allen Konzern-Flughäfen primär auf das niedrige Verkehrsaufkommen infolge der weltweiten Ausbreitung der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Umsatzmäßig am stärksten betroffen waren die Konzern-Gesellschaft Lima (-237,0 Mio €) sowie Fraport Greece (-191,0 Mio €) und die Konzern-Gesellschaften Porto Alegre und Fortaleza (-53,8 Mio €). Aber auch die Konzern-Gesellschaften Twin Star (-48,7 Mio €), Fraport USA (-46,0 Mio €) und Fraport Slovenija (-28,5 Mio €) mussten aufgrund der Verkehrsentwicklung signifikante Umsatzeinbußen hinnehmen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments lagen im Wesentlichen aufgrund der Einigung mit dem brasilianischen Staat über einen finanziellen Ausgleich für Umsatzeinbußen infolge der Coronavirus-Pandemie (30,6 Mio €) sowie erlassener Mindestleasingzahlungen bei Fraport USA (11,0 Mio €) über dem Vorjahr.

Der operative Aufwand (Material- und Personalaufwand sowie sonstiger betrieblicher Aufwand) reduzierte sich spürbar um 494,6 Mio € auf 861,8 Mio € (-36,5 %). Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 sank der operative Aufwand spürbar um 272,8 Mio € auf 637,3 Mio € (-30,0 %). Bereinigt um Aufwendungen für personalwirtschaftliche Maßnahmen am Standort Frankfurt in Höhe von 46,6 Mio € sank der Personalaufwand deutlich um 22,5 %. Gründe dafür waren unter anderem die Reduzierung der Beschäftigtenzahl bei den Konzern-Gesellschaften im Ausland sowie die Einführung von Kurzarbeit am Standort Frankfurt. Der operative Aufwand reduzierte sich vor allem aufgrund umgesetzter Einsparungen in allen Konzern-Gesellschaften zur Abschwächung der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie sowie durch geringere variable Konzessionszahlungen.

Das EBITDA vor Sondereinflüssen belief sich auf 127,6 Mio € (-71,6 %). Das EBITDA verzeichnete einen Rückgang um 367,8 Mio € auf 81,0 Mio € (-82,0 %). Bei leicht höheren Abschreibungen (+8,6 Mio €) lag das Segment-EBIT mit -105,5 Mio € um 376,4 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

International Activities & Services

in Mio €	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	622,3	1.463,9	-841,6	-57,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	397,8	1.017,6	-619,8	-60,9
Personalaufwand vor Sondereinflüssen	251,3	324,2	-72,9	-22,5
Personalaufwand	297,9	324,2	-26,3	-8,1
Materialaufwand	483,6	939,3	-455,7	-48,5
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	259,1	493,0	-233,9	-47,4
EBITDA vor Sondereinflüssen	127,6	448,8	-321,2	-71,6
EBITDA	81,0	448,8	-367,8	-82,0
Abschreibungen	186,5	177,9	+8,6	+4,8
EBIT	-105,5	270,9	-376,4	-
Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.	5.439	5.866	-427	-7,3
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.728	6.254	-526	-8,4

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

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %
Fraport USA	100	39,1	85,1	-54,1	8,5	50,2	-83,1	-35,1	5,7	-	-29,9	-4,1	-
Fraport Slovenija	100	16,8	45,3	-62,9	-2,1	16,2	-	-13,8	5,6	-	-11,3	4,6	-
Fortaleza + Porto Alegre ²⁾	100	88,3	283,2	-68,8	37,0	39,5	-6,3	17,6	25,0	-29,6	-16,9	12,1	-
Lima	80,01	214,3	444,5	-51,8	38,5	135,6	-71,6	23,7	121,0	-80,4	5,0	82,5	-93,9
Fraport Greece ³⁾	73,4	185,0	463,4	-60,1	12,9	170,4	-92,4	-40,9	121,7	-	-108,3	17,5	-
Twin Star	60	15,3	64,0	-76,1	1,4	34,0	-95,9	-10,2	22,0	-	-12,5	16,3	-

At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %
Antalya	51/50 ⁴⁾	109,6	400,8	-72,7	76,2	336,9	-77,4	-34,7	226,2	-	-64,5	141,7	-
Thalita/Northern Capital Gateway	25	127,0	292,0	-56,5	52,7	166,1	-68,3	20,8	129,8	-84,0	-116,6	36,8	-
Xi'an	24,5	174,5	267,8	-34,8	-4,9	95,4	-	-51,8	46,6	-	-46,6	41,3	-

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2020: 118,6 Mio € (2019: 355,6 Mio €); Fraport Greece 2020: 105,5 Mio € (2019: 296,5 Mio €);

Fortaleza + Porto Alegre: 2020: 39,0 Mio € (2019: 92,8 Mio €); Antalya 2020: 109,6 Mio € (2019: 399,2 Mio €);

Thalita/Northern Capital Gateway 2020: 123,9 Mio € (2019: 289,5 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 werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst.

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

Die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft **Fraport USA** sind im Geschäftsjahr 2020 aufgrund des stark rückläufigen Verkehrsaufkommens um 46,0 Mio € (-54,1 %) auf 39,1 Mio € gesunken. Trotz positiver Ergebniseffekte aufgrund von erlassenen Mindestleasingzahlungen sowie leicht gesunkenen Materialaufwendungen sank das EBITDA auch aufgrund negativer Sondereffekte im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung des vertraglich vereinbarten Eröffnungszeitplans infolge der Coronavirus-Pandemie am Standort Nashville auf 8,5 Mio € (-83,1 %). Das EBIT belief sich auf -35,1 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €), das Ergebnis lag bei -29,9 Mio € (im Vorjahr: -4,1 Mio €).

Die durch die Coronavirus-Pandemie gravierend negativ beeinflusste Passagierentwicklung in 2020 führte bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** zu einem Einbruch der Umsatzerlöse in Höhe von -28,5 Mio € (-62,9 %). Signifikante Kosteneinsparungen reduzierten die operativen Aufwendungen auf 20,1 Mio € (im Vorjahr: 31,0 Mio €) und führten zu einem EBITDA von -2,1 Mio € (im Vorjahr: 16,2 Mio €) sowie einem EBIT von -13,8 Mio € (im Vorjahr: 5,6 Mio €).

Die brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wiesen im Berichtszeitraum ebenfalls eine signifikant rückläufige Umsatzentwicklung aus (–194,9 Mio € beziehungsweise –68,8 %). Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 betrug der Umsatzrückgang –53,8 Mio € (–58,0 %). Die negativen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie konnten allerdings durch die im Berichtsjahr realisierten, aus den Konzessionsverträgen abgeleiteten Erstattungsansprüche teilweise kompensiert werden (30,6 Mio €). Darüber hinaus konnten die operativen Aufwendungen signifikant reduziert werden (–66,1 %). Bereinigt um Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 wurden Einsparungen in Höhe von 39,0 % erzielt. Das EBITDA lag folglich bei 37,0 Mio € (im Vorjahr: 39,5 Mio €), das EBIT bei 17,6 Mio € (im Vorjahr: 25,0 Mio €).

Der Umsatz der Konzern-Gesellschaft **Lima** verringerte sich im Berichtszeitraum um –230,2 Mio € (–51,8 %) auf 214,3 Mio €. Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 lagen die Umsatzerlöse bei 118,6 Mio € (–66,6 %). Der operative Aufwand sank, insbesondere aufgrund geringerer Konzessionsabgaben, um –133,1 Mio € (–43,1 %) und führte zu einem EBITDA von 38,5 Mio € (im Vorjahr: 135,6 Mio €) sowie einem EBIT von 23,7 Mio € (im Vorjahr: 121,0 Mio €).

Fraport Greece erzielte im Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 185,0 Mio € (im Vorjahr: 463,4 Mio €). Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen aus der Anwendung von IFRIC 12 verminderte sich der Umsatz um –191,0 Mio € (–64,4 %) auf 105,5 Mio €. Der operative Aufwand sank im Berichtszeitraum um 121,1 Mio € auf 172,6 Mio € (im Vorjahr: 293,7 Mio €). Bereinigt um Aufwendungen aus der Anwendung von IFRIC 12 wurden operative Einsparungen um 26,5 % erzielt. Dies führte zu einem EBITDA von 12,9 Mio € (im Vorjahr: 170,4 Mio €) sowie einem EBIT von –40,9 Mio € (im Vorjahr: 121,7 Mio €).

Bei der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** verringerten sich die Umsatzerlöse ebenfalls aufgrund der stark negativen Verkehrsentwicklung um 48,7 Mio € und lagen mit 15,3 Mio € (im Vorjahr: 64,0 Mio €) gravierend unter Vorjahr. Der operative Aufwand reduzierte sich besonders infolge umfassender Maßnahmen zur Reduzierung der Personal- und sonstigen operativen Kosten um –16,3 Mio € (–53,7 %) auf 14,1 Mio € (im Vorjahr: 30,4 Mio €). Das EBITDA lag bei 1,4 Mio € (im Vorjahr: 34,0 Mio €) und das EBIT bei –10,2 Mio € (im Vorjahr: 22,0 Mio €).

Die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** erzielte im Geschäftsjahr 2020 einen Umsatz in Höhe von 109,6 Mio € (im Vorjahr: 400,8 Mio €), der um –291,2 Mio € (–72,7 %) signifikant unter Vorjahr lag. Das EBITDA belief sich im Berichtszeitraum auf 76,2 Mio € (im Vorjahr: 336,9 Mio €), das EBIT auf –34,7 Mio € (im Vorjahr: 226,2 Mio €).

Der Umsatzrückgang bei der Konzern-Gesellschaft **Thalita/Northern Capital Gateway** in Höhe von –165,0 Mio € auf 127,0 Mio € (im Vorjahr: 292,0 Mio €) resultierte aus der spürbar negativen Passagierentwicklung. Das EBITDA lag bei 52,7 Mio € (im Vorjahr: 166,1 Mio €) und das EBIT bei 20,8 Mio € (im Vorjahr: 129,8 Mio €).

Die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft **Xi'an** sanken im Berichtsjahr um –93,3 Mio € (–34,8 %) auf 174,5 Mio € (im Vorjahr: 267,8 Mio €). Das EBITDA beziehungsweise EBIT sank auf –4,9 Mio € (im Vorjahr: 95,4 Mio €) beziehungsweise –51,8 Mio € (im Vorjahr: 46,6 Mio €).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Aviation in Mio €	2020	Gegebene Prognose 2019	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2020] Q3/9M Quartalsmitteilung 2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	440,9	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Signifikanter Rückgang um rund 60 %	1.027,0	-586,1	-57,1
EBITDA*	-280,7	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Stark negativ	273,3	-554,0	-
EBIT	-420,6	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Stark negativ	113,5	-534,1	-
Retail & Real Estate in Mio €	2020	Gegebene Prognose 2019	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2020] Q3/9M Quartalsmitteilung 2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	294,6	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Spürbarer Rückgang bis zu 45 %	507,8	-213,2	-42,0
EBITDA*	214,5	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Rund 50 % des Vorjahreswertes	397,8	-183,3	-46,1
EBIT	122,9	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Positives EBIT	308,6	-185,7	-60,2
Ground Handling in Mio €	2020	Gegebene Prognose 2019	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2020] Q3/9M Quartalsmitteilung 2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	319,2	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Signifikanter Rückgang um mehr als 50 %	707,1	-387,9	-54,9
EBITDA*	-265,4	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Deutlich negativ	60,4	-325,8	-
EBIT	-304,9	Deutlich negative Entwicklung	[Spürbar rückläufig] Deutlich negativ	12,0	-316,9	-
International Activities & Services in Mio €	2020	Gegebene Prognose 2019	Unterjährige Anpassungen [Q2/6M Halbjahresbericht 2020] Q3/9M Quartalsmitteilung 2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	397,8	Positive Entwicklung (ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie)	[Spürbar rückläufig] Signifikanter Rückgang um rund 60 %	1.017,6	-619,8	-60,9
EBITDA*	81,0	Positive Entwicklung (ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie)	[Spürbar rückläufig] Deutlich positiv	448,8	-367,8	-82,0
EBIT	-105,5	Positive Entwicklung (ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie)	[Spürbar rückläufig] Deutlich negativ	270,9	-376,4	-

* EBITDA vor Sondereinflüssen: Aviation -184,3 Mio € / Retail & Real Estate 230,7 Mio € / Ground Handling -125,6 Mio € / International Activities & Services 127,6 Mio €

Aufgrund des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie entwickelten sich die wesentlichen finanziellen Kennzahlen der Segmente schlechter als in der Prognose 2019 angenommen. Entsprechend wurden im Laufe des Geschäftsjahres 2020 die oben genannten unterjährigen Anpassungen der Prognose vorgenommen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** lag zum 31. Dezember 2020 mit 14.081,2 Mio € um 1.453,9 Mio € (+11,5 %) über dem Vorjahr.

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich um 354,8 Mio € auf 11.738,0 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Sachanlagevermögens (+492,4 Mio € im Vergleich zum 31. Dezember 2019) im Zusammenhang mit den voranschreitenden Investitionen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt zurückzuführen. Demgegenüber verminderten sich die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte trotz der voranschreitenden Ausbaurbeiten an den Konzessions-Flughäfen im Ausland währungsbedingt, insbesondere aufgrund der Abwertung des brasilianischen Real, um 62,9 Mio € auf 3.221,2 Mio €. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen vor allem aufgrund eines erhöhten Zahlungsmittelbestands (+1.075,5 Mio €) angesichts einer Anleiheemission sowie der Neuaufnahme von Finanzmitteln zur Liquiditätssicherung mit 2.343,2 Mio € um 1.099,1 Mio € über dem Wert zum 31. Dezember 2019.

Die Werthaltigkeit der Vermögenswerte wurde zum 31. Dezember 2020 überprüft und konnte bestätigt werden.

Das **Eigenkapital** sank im Vergleich zum Bilanzstichtag 2019 deutlich um 864,5 Mio € auf 3.758,7 Mio € (31. Dezember 2019: 4.623,2 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf das negative Konzern-Ergebnis sowie die Veränderung der Währungsrücklage, insbesondere aufgrund der Abwertung des brasilianischen Real, im Geschäftsjahr 2020 zurückzuführen. Die **Eigenkapitalquote** reduzierte sich ebenfalls deutlich und lag bei 25,7 % (angepasster Wert zum 31. Dezember 2019: 35,2 %).

Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich insbesondere aufgrund der Anleiheemission sowie der Neuaufnahme langfristiger Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität deutlich um 1.911,7 Mio € (+29,2 %) auf 8.460,6 Mio €. Die **kurzfristigen Schulden** sind im Berichtszeitraum ebenfalls um 406,7 Mio € auf 1.861,9 Mio € (+27,9 %) gestiegen. Grund dafür waren im Wesentlichen fristigkeitsbedingte Umgliederungen sowie die Neuaufnahme von Finanzschulden. Diesem Anstieg standen Darlehenstilgungen und verminderte Tages- und Termingelder gegenüber. Darüber hinaus führte die Berücksichtigung der Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ beziehungsweise den entsprechenden personalwirtschaftlichen Maßnahmen der übrigen Tochtergesellschaften zu einer Erhöhung der sonstigen Rückstellungen.

Die **Brutto-Finanzschulden** zum 31. Dezember 2020 lagen aufgrund der genannten Finanzierungsmaßnahmen bei 7.747,2 Mio € und damit deutlich über dem Wert von 5.303,3 Mio € zum 31. Dezember 2019. Die **Liquidität** nahm ebenfalls um 1.057,3 Mio € auf 2.213,7 Mio € zu. Die **Netto-Finanzschulden** stiegen korrespondierend um 1.386,5 Mio € auf 5.533,5 Mio € (31. Dezember 2019: 4.147,0 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 152,9 % (angepasster Wert zum 31. Dezember 2019: 93,3 %). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von –22,1 (im Vorjahr: 3,5).

Bilanzstruktur zum 31. Dezember



Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2020 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 1.159,6 Mio € und damit spürbar unter dem Vorjahreswert von 1.673,5 Mio €. Der Rückgang resultierte dabei aus geringeren Zugängen in den „Sachanlagen“. Diese beinhalteten in 2019 insbesondere die erfassten Nutzungsrechte aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von

349,9 Mio €. Darüber hinaus sanken die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ angesichts der bereits zum Großteil abgeschlossenen Baumaßnahmen an den griechischen und brasilianischen Flughäfen.

Im Geschäftsjahr 2020 beliefen sich die Zugänge in den „Sachanlagen“ auf 876,9 Mio € (im Vorjahr: 1.134,0 Mio €; davon 349,9 Mio € aufgrund der Anwendung von IFRS 16). Die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ betrugen 242,0 Mio € (im Vorjahr: 518,5 Mio €). Auf „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ entfielen im vergangenen Geschäftsjahr 14,1 Mio € (im Vorjahr: 15,4 Mio €), 26,6 Mio € betrafen den Posten „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (im Vorjahr: 5,6 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 35,7 Mio € (im Vorjahr: 45,6 Mio €).

Bei der Fraport AG betrugen die Zugänge zum Anlagevermögen 881,2 Mio € (im Vorjahr: 796,3 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei Investitionen in das Projekt Ausbau Süd am Standort Frankfurt – im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 – sowie Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur.

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

Zugänge je Segment

in Mio €



Die Investitionen in Höhe von 504,1 Mio € (im Vorjahr: 438,3 Mio €), die im Segment **Aviation** anfielen, betrafen vor allem die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt, dabei insbesondere das Terminal 3 sowie den Flugsteig G.

Im Geschäftsjahr 2020 entfielen 247,8 Mio € auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 247,4 Mio €). Dies beinhaltete im Wesentlichen Maßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 103,9 Mio € (im Vorjahr: 95,1 Mio €). Diese betrafen 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 303,8 Mio € (im Vorjahr: 892,7 Mio €). Die Zugänge resultierten aus Verpflichtungen zum Ausbau und zur Erweiterung der Infrastrukturen insbesondere in Lima, Griechenland und Brasilien.

Zeitwerte

Für Vermögenswerte und Schulden, die im Fraport-Konzern-Abschluss nicht zu Zeitwerten bewertet sind, können sich Unterschiede zwischen Buchwerten und Zeitwerten ergeben. Zum Überblick über die Bewertungsmethoden für wesentliche Bilanzpositionen wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Die immateriellen Vermögenswerte des Anlagevermögens bestehen zu rund 96 % aus Investments in Flughafen-Betreiberprojekte. Während deren Buchwert sich aus den fortgeführten Anschaffungskosten ergibt und im Wesentlichen abhängig ist von der Höhe der ermittelten Anschaffungskosten und der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsverträge als Grundlage der planmäßigen Abschreibung, wird der Zeitwert der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte im Wesentlichen getrieben von der Entwicklung der Verkehrs- und Passagierzahlen an den Konzessions-Flughäfen und den sich daraus ergebenden Cash Flows.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns resultiert überwiegend aus Grundstücken/Gebäuden (rund 43 %) und technischen Anlagen und Maschinen (rund 21 %) der Fraport AG. Während sich Zeitwerte der Grundstücke aus Bodenrichtwerten ableiten lassen (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 20), ergeben sich Zeitwerte der Flughafeninfrastruktur (Gebäude, technische Anlagen und Maschinen) aus entsprechenden Wiederbeschaffungskosten.

Die Zeitwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 21) ergeben sich auf Basis von Bodenrichtwerten (Grundstücke) beziehungsweise Ertragswerten (Gebäude). Die Zeitwerte der in den Vorräten ausgewiesenen Grundstücke zum Verkauf (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 28) ergeben sich ebenfalls auf Basis von Bodenrichtwerten.

Zur Angabe der Zeitwerte für derivative und nicht derivative Finanzinstrumente wird auf Tz. 41 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Kapitalflussrechnung

Aufgrund des stark rückläufigen Konzernergebnisses vor Steuern ergab sich ein erheblicher **Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** von 236,2 Mio € (im Vorjahr Mittelzufluss von 952,3 Mio €).

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** verringerte sich um 130,1 Mio € auf 1.141,4 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 1.271,5 Mio €). Dies resultierte insbesondere aus geringeren Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte angesichts der zum Großteil abgeschlossenen Bautätigkeiten bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften in Fortaleza und Porto Alegre. Dem standen höhere Mittelabflüsse aus Investitionen in Sachanlagen aufgrund der voranschreitenden Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen in Frankfurt sowie geringere Mittelzuflüsse aus Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen gegenüber.

Unter Berücksichtigung von Investitionen in und Erlösen aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie den Investitionen in Termingeldanlagen lag der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 2.528,2 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 1.302,3 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.168,6 Mio € auf 2.471,0 Mio € (im Vorjahr: 302,4 Mio €) insbesondere aufgrund einer Anleiheemission sowie der weiteren Aufnahme von langfristigen Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität. Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies Fraport zum 31. Dezember 2020 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 216,4 Mio € (im Vorjahr: 543,5 Mio €) aus.

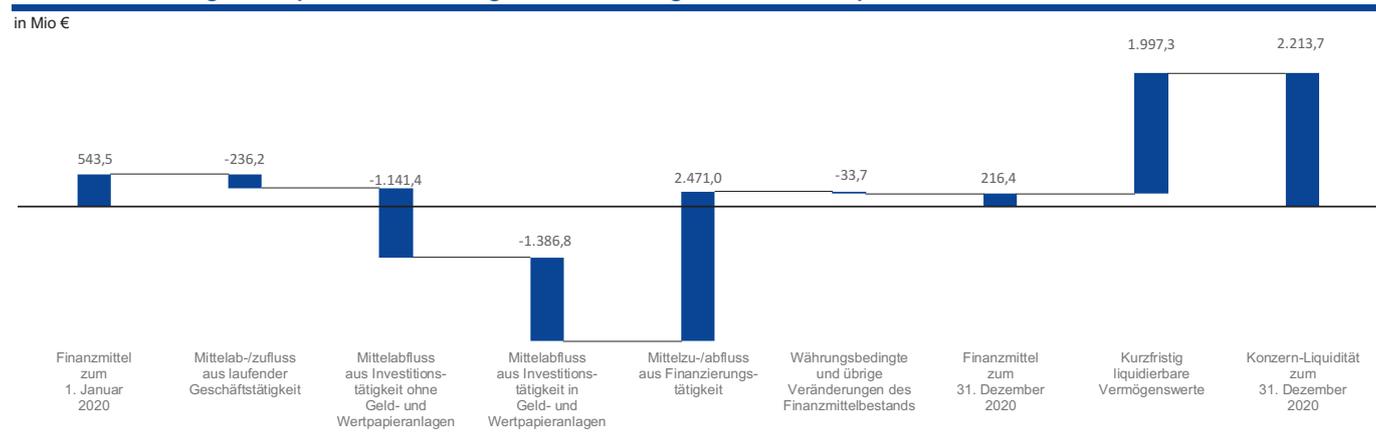
Ohne Berücksichtigung der Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 lag der **Free Cash Flow** bei –1.400,0 Mio € (im Vorjahr: –373,5 Mio €).

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

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Bank- und Kassenbestände	161,9	208,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	54,5	335,1
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	216,4	543,5
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	1.549,9	140,2
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	98,1	105,2
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	1.864,4	788,9

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns in 2020 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus: Commercial Papers (2,8 %), Schuldscheindarlehen (25,5 %), Unternehmensanleihen (12,2 %), bilateralen Kreditvereinbarungen (42,0 %), sowie Projektfinanzierungen (17,5 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 134,4 Mio € und hat sich damit um 88,1 Mio € verringert (-39,6 %). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 7,2 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 6,5 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung im Fraport-Konzern bei annähernd 16 %, der fixe Anteil bei rund 84 %. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 2,0 %.

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 2020 die Mittelbeschaffung überwiegend durch den Abschluss von konzerninternen beziehungsweise marktüblichen projektspezifischen Finanzierungen. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit sowie Zinsstruktur der Konzern-Finanzierungsinstrumente sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz				
Commercial Papers	2020	215	2021	Endfällig	Fix	0,02 - 0,10% p. a.				
Schuldscheindarlehen	2012	180,5	2022	Endfällig	Fix	2,900 % p. a.				
			2030			4,000 % p. a.				
		35	2022	Endfällig	Fix	3,060 % p. a.				
	2013	50	2028	Endfällig	Fix	4,000 % p. a.				
	2014	350	2021	Endfällig	Fix	1,436 % p. a.				
			2021	Endfällig	Fix	1,436 % p. a.				
	2017	135	2025	Endfällig	Fix	1,395 % p. a.				
			2027			1,810 % p. a.				
		150	2024	Endfällig	Fix	1,086 % p. a.				
	2019	93	2024	Endfällig	Fix	0,548 % p. a.				
			250			2025	0,500 % p. a.			
			110			2027	0,600 % p. a.			
			138			2029	1,336 % p. a.			
			50			2029	0,700 % p. a.			
			20			2031	0,833 % p. a.			
			20			2034	1,073 % p. a.			
			20			2034	1,000 % p. a.			
			2020			51	2025	Endfällig	Fix	0,850 % p. a.
							17			2027
	7	2030		1,154 % p. a.						
86	2023	Endfällig		Fix	1,250 % p. a.					
40	2026	Variabel		6M-Euribor + Marge						
43	2026	Fix		1,600 % p. a.						
17	2028			1,800 % p. a.						
20	2030			2,000 % p. a.						
45	2032			2,125 % p. a.						
Unternehmensanleihen	2009	150		2029	Endfällig		Fix			5,875 % p. a.
		300	2024	Endfällig	Fix	1,727 % p. a.				
	2020	500	2027			2,217 % p. a.				
Bilaterale Kreditvereinbarungen	1999 – 2020	3.259,1	2020 – 2028	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,00 % – 3,00 % p. a.				
Projektfinanzierungen (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2020	1.352,4	2020 – 2041	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	3,43 % – 10,23 % p. a.				

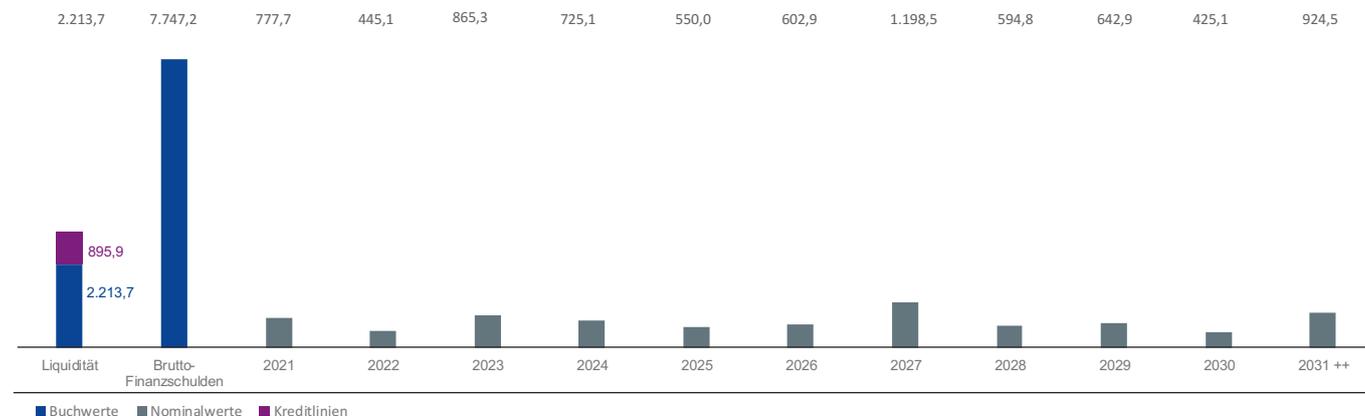
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change-of-Control-Klausel). Sofern sich bei Eintritt dadurch nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Griechenland sowie in Brasilien, ist eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Coronavirus-Pandemie und die daraus resultierenden Verkehrsrückgänge führten teilweise zur technischen Nichteinhaltung von Finanzkennzahlen in den jeweiligen Projektfinanzierungen. Zum 31. Dezember 2020 wurden hierzu im Einklang mit den hierfür vorgesehenen Regelungen in den Finanzierungsverträgen Einigungen mit den finanzierenden Banken erzielt.

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2020

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 492,4 Mio € (im Vorjahr: 672,0 Mio €). Da diese – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2020 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der 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	0,0	0,0	Variabel
	20,0	0,6	Fix
Tagesgelder	40,0	0,0	Fix
Termingelder	1.323,0	0,4	Fix
	0,0	0,0	Variabel
Anleihen	25,7	1,8	Variabel
	253,6	1,5	Fix
davon Staaten	0,0	0,0	Fix
davon Finanztitel	0,0	0,0	Variabel
	31,2	1,5	Fix
davon Versicherungen	0,0	0,0	Fix
davon Industrie	25,7	1,8	Variabel
	222,4	1,5	Fix
Commercial Papers	50,0	0,3	Fix

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

Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und -Commercial Papers verteilten sich zum 31. Dezember 2020 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 298,0 Mio €):

Verteilung der Industrieanlagen

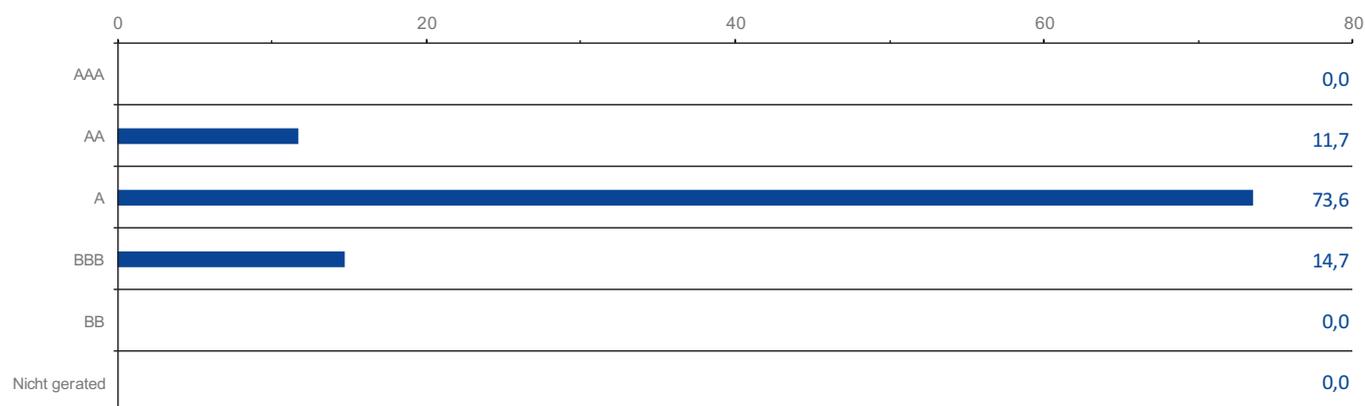
in %



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

Ratingstruktur der Anlagen

in %



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 2020 einen Wert von 1,3 % (22,1 Mio €) auf.

Zum Bilanzstichtag 2020 standen dem Fraport-Konzern Kreditlinien in Höhe von 895,9 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 550,4 Mio €), die jedoch in Höhe von 405,6 Mio € für zukünftige Infrastrukturinvestitionen zweckgebunden sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 490,3 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 275,9 Mio €).

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2020	Gegebene Prognose 2019	Unterjährige Anpassungen Q2/6M Halbjahresbericht 2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Free Cash Flow	-1.400,0	Deutlich rückläufig, im signifikant negativen Bereich	Nochmals schlechter erwartet	-373,5	-1.026,5	-
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	-22,1	Spürbare Erhöhung	Beträchtliche Erhöhung	3,5	-25,6	-
Eigenkapitalquote (%)	25,7	In etwa auf dem Niveau des Bilanzstichtags 2019	Spürbar rückläufig	35,2	-9,5 PP	-

Aufgrund des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie entwickelten sich die wesentlichen Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage schlechter als in der Prognose 2019 angenommen. Entsprechend wurden im Laufe des Geschäftsjahres 2020 die oben genannten unterjährigen Anpassungen der Prognose vorgenommen. Die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA ist rechnerisch aufgrund des negativen Konzern-EBITDA ebenfalls negativ ausgefallen.

Wertorientierte Steuerung

Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Adjustiertes EBIT ¹⁾	-763,6	785,5	-420,6	113,5	113,3	306,6	-305,6	+5,6	-150,7	359,7
Fraport-Assets	9.249,3	8.952,4	3.482,4	3.152,6	2.217,3	2.094,7	708,3	667,9	2.841,3	3.037,2
Kapitalkosten vor Steuern	592,0	573,0	222,9	201,8	141,9	134,1	45,3	42,7	181,8	194,4
Wertbeitrag vor Steuern	-1.355,6	212,5	-643,5	-88,2	-28,6	172,5	-350,9	-37,1	-332,5	165,3
ROFRA in %	-8,3	8,8	-12,1	3,6	5,1	14,6	-43,1	+0,8	-5,3	11,8

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

Im Geschäftsjahr 2020 lag der Wertbeitrag des Fraport-Konzerns um 1.568,1 Mio € unter dem Wert des Vorjahres bei -1.355,6 Mio € (im Vorjahr: 212,5 Mio €). Die Coronavirus-Pandemie hatte einen massiv negativen Einfluss auf die Wertbeitragsentwicklung im Geschäftsjahr 2020. Zudem führten gestiegene Investitionen am Standort Frankfurt im Wesentlichen für das Projekt Ausbau Süd zu einem negativen Wertbeitrag. Der ROFRA des Fraport-Konzerns reduzierte sich auf -8,3 % (im Vorjahr: 8,8%).

Der Wertbeitrag des Segments Aviation verringerte sich aufgrund des massiv rückläufigen adjustierten Segment-EBIT infolge der Coronavirus-Pandemie von -88,2 Mio € auf -643,5 Mio €. Zudem führten die voranschreitenden Bautätigkeiten im Rahmen des Projekts Ausbau Süd zu höheren Fraport-Assets und damit einhergehend zu höheren Kapitalkosten. Korrespondierend verringerte sich der Segment-ROFRA um 15,7 %-Punkte auf -12,1 %. Neben den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie führten auch im Segment Retail & Real Estate die gestiegenen Fraport-Assets im Rahmen der voranschreitenden Bautätigkeiten in Frankfurt zu einer massiven Reduzierung des Wertbeitrages auf -28,6 Mio € (im Vorjahr: 172,5 Mio €) sowie des ROFRA um -9,5 %-Punkte auf 5,1 %. Der Wertbeitrag im Segment Ground Handling verringerte sich primär verkehrsmengenbedingt von -37,1 Mio € auf -350,9 Mio €. Im Geschäftsjahr 2020 lag der ROFRA des Segments bei -43,1 % (im Vorjahr: 0,8 %). Der Wertbeitrag des Segments International Activities & Services reduzierte sich aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie massiv um 497,8 Mio € auf -332,5 Mio €. Gegenläufig wirkte eine deutliche Reduzierung der Fraport-Assets aufgrund der Fertigstellung der Ausbauaktivitäten an den Konzern-Flughäfen in Griechenland. Der Segment-ROFRA verringerte sich entsprechend um 17,1 %-Punkte auf -5,3 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2020	Gegebene Prognose 2019 [unterjährig Anpassung Q2 / 6M Halbjahresbericht]	2019	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-ROFRA (%)	-8,3	Deutlich rückläufig [Drastische Reduzierung]	8,8	-17,1 PP	-

Der Konzern-ROFRA war im Geschäftsjahr 2020 negativ und verschlechterte sich somit aufgrund des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie deutlicher als in der gegebenen Prognose 2019 angenommen.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	21.164	22.514	-1.350	-6,0
davon Fraport AG	9.344	9.641	-297	-3,1
davon Konzern-Gesellschaften	11.820	12.873	-1.053	-8,2
davon in Deutschland	18.364	19.294	-930	-4,8
davon im Ausland	2.801	3.220	-419	-13,0

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) nahm im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2020 um 1.350 auf 21.164 ab (im Vorjahr: 22.514). Grund dafür waren vor allem die Nichtverlängerung von Zeitverträgen insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften FraGround (-517 Beschäftigte) und FraCareS (-65 Beschäftigte) sowie der Abschluss von Abfindungsvereinbarungen im Rahmen der Freiwilligenprogramme am Standort Frankfurt. Bei der Fraport AG kam es auch aufgrund von Austritten im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ zu einem verringerten Personalstand (-297 Beschäftigte).

Außerhalb Deutschlands reduzierte sich der Personalbestand ebenfalls aufgrund des niedrigeren Verkehrsaufkommens infolge der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen an fast allen Konzern-Standorten. Insbesondere bei der Konzern-Gesellschaft Twin Star (-406 Beschäftigte) und bei Fraport Greece (-35 Beschäftigte) bestand ein geringerer Bedarf an Saisonmitarbeitern.

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.365	6.380	-15	-0,2
Retail & Real Estate	614	644	-30	-4,7
Ground Handling	8.457	9.236	-779	-8,4
International Activities & Services	5.728	6.254	-526	-8,4

Im Geschäftsjahr 2020 blieb die Mitarbeiterzahl im Segment Aviation nahezu konstant. Entgegen dem verkehrsmengenbedingten Personalabbau am Standort Frankfurt wirkten sich Neueinstellungen in der Konzern-Gesellschaft FraSec an den Flughäfen Berlin und Köln/Bonn erhöhend aus. Dagegen sank der Personalbestand im Segment Retail & Real Estate leicht (-30 Beschäftigte). Die Mitarbeiterzahl im Segment Ground Handling nahm im Geschäftsjahr 2020 deutlich um 779 Beschäftigte ab. Dies lag im verkehrsmengenbedingten Abbau von Beschäftigten begründet. Im Segment International Activities & Services reduzierte sich im Berichtszeitraum die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten ebenfalls insbesondere aufgrund der signifikanten Verkehrsrückgänge im Ausland bei den Konzern-Gesellschaften TwinStar (-406 Beschäftigte), Fraport Greece (-35 Beschäftigte) sowie bei den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (-11 Beschäftigte).

Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	21.218	23.668	-2.450	-10,4
davon Fraport AG	10.018	10.480	-462	-4,4
davon Konzern-Gesellschaften	11.200	13.188	-1.988	-15,1
davon in Deutschland	18.547	20.792	-2.245	-10,8
davon im Ausland	2.671	2.876	-205	-7,1
Gemeinschaftsunternehmen	2.765	2.844	-79	-2,8

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag sank die Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2020 um 10,4 % von 23.668 auf 21.218 (-2.450 Beschäftigte). Der Rückgang ist in Deutschland insbesondere auf die Konzern-Gesellschaften FraGround (-1.345 Beschäftigte) und FraSec (-230 Beschäftigte) zurückzuführen. Im Ausland resultierte der Rückgang insbesondere aus den Konzern-Gesellschaften Lima (-20 Beschäftigte), TwinStar (-66 Beschäftigte) und Fraport Slovenija (-83 Beschäftigte). Zum Bilanzstichtag waren 2.765 Mitarbeiter in Gemeinschaftsunternehmen beschäftigt (-79 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 13,7 % lag die Konzern-Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten ohne Saisonpersonal zum Bilanzstichtag – im Berichtsjahr deutlich über dem Wert des Vorjahres (8,9 %). Die Veränderung ist vor allem auf den Verkehrsrückgang infolge der Coronavirus-Pandemie und den damit verbundenen Abbau des Personals zurückzuführen.

Die Konzern-Frauenquote – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten (inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) zum 31. Dezember 2020 – erhöhte sich leicht auf 26,3 % (im Vorjahr: 25,9 %). Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg verglichen zum Vorjahr auf 45,3 Jahre (im Vorjahr: 43,9 Jahre). Die Quote ausländischer Beschäftigter in Deutschland lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) bei 23,7 % (im Vorjahr: 25,4 %). Die Schwerbehindertenquote – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – erreichte konzernweit einen Wert von 6,6 % (im Vorjahr: 7,9 %).

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag zum Bilanzstichtag 2020 in der Fraport AG bei 19,2 % (im Vorjahr: 19,7 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung lag bei 9,0 % (im Vorjahr: 13,3 %). Die Quote ausländischer Beschäftigter lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) bei 14,8 % (im Vorjahr: 14,6 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden erhöhte sich auf 318 (im Vorjahr: 315). Die Fluktuationsquote der Fraport AG erreichte einen Wert von 3,4 % (im Vorjahr: 2,8 %).

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit der Passagiere

Auf Basis der Ergebnisse der Fluggastbefragungen im Jahr 2020 lag die Globalzufriedenheit der Passagiere am Flughafen Frankfurt bei 91 % und damit um drei Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 88 %). Die Quartalswerte betragen 86 % im Q1 (im Vorjahr 88 %), 90 % im Q2 (im Vorjahr 88 %), 94 % im Q3 (im Vorjahr 88 %) und 93 % im Q4 (im Vorjahr 87 %).

Die außergewöhnlich starke Zunahme der Globalzufriedenheit macht deutlich, wie sehr die Coronavirus-Pandemie die Prioritäten, Erwartungen und Ansprüche der Fluggäste an Flughäfen und das Reiseerlebnis verschoben hat. Insbesondere seit dem zweiten Quartal 2020 sind die erhobenen Zufriedenheitswerte angesichts der im Zuge der Coronavirus-Pandemie eingebrochenen Passagierzahlen sowie der damit verbundenen stark zurückgegangenen Auslastung des Terminals 1 und der Schließung des Terminals 2 nicht mit den entsprechenden Vorjahreswerten vergleichbar.

Die Ergebnisse der überwiegend nur zeitweise an den Konzern-Flughäfen durchgeführten Fluggastbefragungen sind ebenso wie am Flughafen Frankfurt vor dem Hintergrund der stark unterschiedlichen Voraussetzungen und Bedingungen nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Aufgrund der außerordentlichen Umstände infolge der Coronavirus-Pandemie hat der Vorstand beschlossen, die Globalzufriedenheit der Passagiere im Jahr 2020 weder für die Fraport AG noch für den Fraport-Konzern als Steuerungsgröße heranzuziehen.

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität am Flughafen Frankfurt betrug im vergangenen Geschäftsjahr 98,7% und lag damit um 0,3 %-Punkte über dem Wert des Vorjahres und um 0,2 %-Punkte über dem Zielwert. Durch eine hohe Automatisierung, Umbuchungsprozesse in Echtzeit und eine fortschrittliche IT-Infrastruktur konnte trotz der außerordentlichen Umstände durch die Coronavirus-Pandemie eine Verbesserung für unsere Kunden erzielt werden. Damit ist Fraport auf die Herausforderung, auch bei wieder ansteigendem Verkehrsvolumen möglichst wenige Gepäckstücke fehlzuleiten, vorbereitet.

Während im ersten Quartal 2020 die Gepäck-Konnektivität mit 98,7 % über dem Vorjahr lag, sank sie im zweiten Quartal 2020 auf 98,2 % ab. Dies ist hauptsächlich auf Umbauten der Gepäckförderanlage und deren Sicherheitstechnik zurückzuführen, die einen negativen Einfluss auf die Konnektivität hatten. Bereits im Juni 2020 konnte die Gepäck-Konnektivität wieder über das Vorjahresniveau hinaus gesteigert werden und lag im dritten Quartal 2020 bei einem sehr hohen Wert von 98,9 %. Im vierten Quartal 2020 lag der Wert mit 98,4 % aufgrund des kurzfristig ansteigenden Vorweihnachtsverkehrs um 0,2 %-Punkte unter dem Wert des Vorjahresquartals (98,6 %).

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Zufriedenheit der Belegschaft der Fraport AG mit dem Umgang von Fraport mit der Krise infolge der Coronavirus-Pandemie lag im Berichtsjahr bei knapp 82 %. Dieser Zufriedenheitswert lag im Rahmen des ersten Puls-Checks im Sommer 2020 bei 81 % und zuletzt im Dezember 2020 bei 83 %. Hervorzuheben ist, dass eine große Mehrheit von rund 89 % der Befragten Fraport zutraut, die Krise wirtschaftlich zu bewältigen. Insgesamt haben an der ersten Befragung 1.360 Beschäftigte teilgenommen, beim zweiten Puls-Check lag die Anzahl der Teilnehmer mit 816 Mitarbeitern deutlich darunter.

Frauen in Führungspositionen

Im Geschäftsjahr 2020 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Fraport-Vorstands in Deutschland bei 25,6 % (im Vorjahr: 28,5 %). Bei der Fraport AG erreichte die Quote einen leicht höheren Wert von 25,9 % (im Vorjahr: 27,3 %). Folgende personelle Veränderungen wirkten sich auf die Quote aus: Während zwei Frauen und vier Männer neue Führungspositionen eingenommen haben, verließen sechs weibliche und vier männliche Führungskräfte das Unternehmen. Verschiedene Führungspositionen wurden in diesem Zusammenhang nicht wiederbesetzt und Bereiche werden seither in Personalunion geführt. Im Rahmen von Reorganisationen berichten insgesamt vier männliche und eine weibliche Führungskraft zusätzlich in erster oder zweiter Berichtslinie an den Vorstand und wurden neu ins Reporting aufgenommen.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2020 verbesserte sich die Konzern-Krankenquote in Deutschland um 1,6 %-Punkte auf 6,4 % (im Vorjahr: 8,0 %). Die Krankenquote der Fraport AG sank um 1,1 %-Punkte auf 6,1 % (Vorjahr: 7,2 %). Grund für den Rückgang war unter anderem die seit Ende März 2020 am Standort Frankfurt infolge der Coronavirus-Pandemie eingeführte Kurzarbeit sowie vermutlich das verstärkte Arbeiten von zu Hause.

Klimaschutz

CO₂-Emission

Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die konzernweite CO₂-Emission rund 171.395 t CO₂ und damit 24,7 % weniger als im Vorjahr (im Vorjahr: 227.612 t CO₂). Die Emissionsreduktion ist vor allem auf die Fraport AG zurückzuführen, die ihre CO₂-Emission im Vorjahresvergleich um 23,7 % auf 129.980 t CO₂ (im Vorjahr: 170.383 t CO₂) reduzierte. Dieser Rückgang ist maßgeblich auf den Einfluss der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen, es wurden aber auch weiterhin Effekte aus laufenden Energieeinsparprogrammen zur Verbesserung der Energieeffizienz erzielt.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2020	Gegebene Prognose 2019 [unterjährige Anpassung Q2 / 6M Halbjahresbericht]	2019	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) in %	91	Mindestens 80 %	88	+3 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	98,7	Besser als 98,5 %	98,4	+0,3 PP
Mitarbeiterzufriedenheit (Konzern) ¹⁾	-	Besser als 3,0	2,78 ¹⁾	-
Mitarbeiterzufriedenheit (Fraport AG)	81,5 ²⁾	Verbesserung	2,86	-
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) in %	25,6	Leichte Erhöhung [Leichter Rückgang]	28,5	-2,9 PP
Frauen in Führungspositionen (Fraport AG) in %	25,9	Erhöhung	27,3	-1,4 PP
Krankenquote (Deutschland) in %	6,4	Stabilisierung mindestens auf dem Vorjahresniveau	8,0	-1,6 PP
Krankenquote (Fraport AG) in %	6,1	Stabilisierung	7,2	-1,1 PP
CO ₂ -Emission (Konzern) in t ³⁾	171.395	In etwa auf dem Vorjahresniveau [spürbare Verringerung]	227.612	-56.217
CO ₂ -Emission (Fraport AG) in t ⁴⁾	129.980	Leichte Verringerung	170.383	-40.403

¹⁾ Mangels Daten wurde für 2020 kein Wert erhoben. Beinhaltet die Fraport AG, elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Twin Star, Fraport Slovenija, Fortaleza und Porto Alegre.

²⁾ Wert 2020 im Rahmen des Puls-Checks in Prozent erhoben.

³⁾ Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star. Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

⁴⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen haben sich für 2019 Änderungen ergeben.

Die Erläuterungen zu Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2019 sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Über diese zusammengefasste Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die Vorgaben der §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e Handelsgesetzbuch (HGB). Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung betriebswirtschaftlich nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit geprüft. Der uneingeschränkte Vermerk ist am Ende des Geschäftsberichts enthalten.

Die Kapitel „Steuerung“ sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ beschreiben die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Entwicklung. Deren Konzepte und Maßnahmen sind Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. In den beiden Kapiteln finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2021 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ zu finden.

Diese Erklärung ist geprägt von der im Geschäftsjahr 2020 vorherrschenden Coronavirus-Pandemie und thematisiert insbesondere die Auswirkungen auf den Fraport-Konzern und die konkreten Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz in den betroffenen Aspekten (siehe auch Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“).

Verwendung von Rahmenwerken

Für eine strukturierte Darstellung der Inhalte nach § 289c HGB in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung richtet sich Fraport nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Die Konzepte zu den Aspekten orientieren sich an der Struktur der GRI-Managementansätze. Das betrifft die Wesentlichkeitsanalyse (GRI 101-Managementansatz) sowie die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“ (GRI 103-Managementansatz). Darüber hinaus gibt es für eine ausführliche Übersicht über die kompletten GRI-Indikatoren den „GRI- und UN-Global Compact Index 2020“ des Fraport-Konzerns zum Geschäftsjahr 2020. Dieser ist unter www.fraport.com/de/verantwortung ab Mai 2021 verfügbar. Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Darstellung des Geschäftsmodells

Der Fraport-Konzern zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafenbetreibern. Fraport erbringt sämtliche operativen wie auch administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls dazu. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Struktur sind im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ zu finden.

Ableitung der Wesentlichkeit

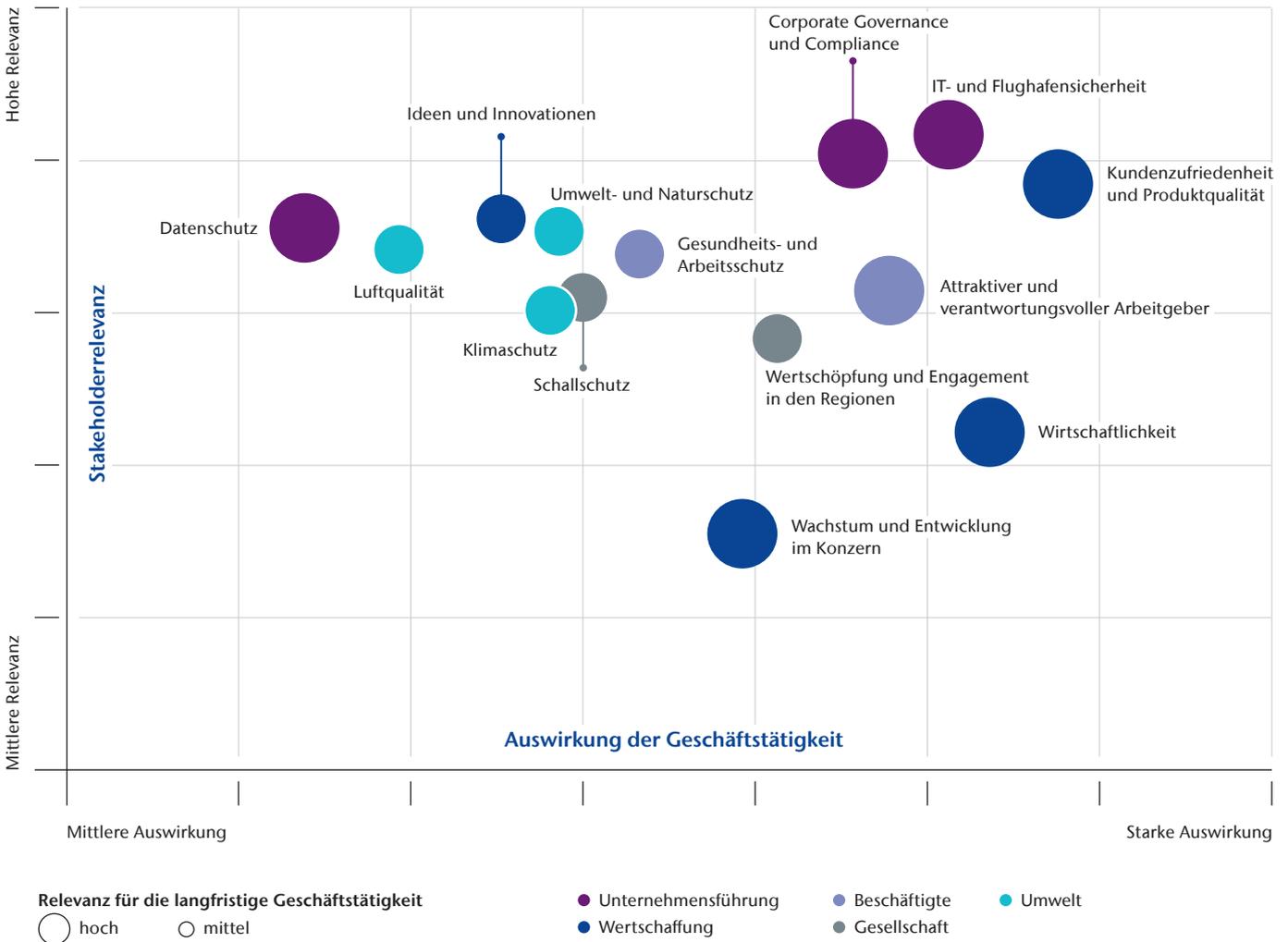
Das Leitbild ist auch in Zeiten der Coronavirus-Pandemie die Grundlage der Konzern-Strategie. Es beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“. Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet hierfür den Rahmen.

Der Vorstand hat, abgeleitet von diesen Unternehmenszielen, sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emissionen. Aufgrund des signifikant geringeren Verkehrsaufkommens an allen Konzern-Flughäfen wurden im Jahr 2020 einige der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die im direkten Zusammenhang mit den Passagierzahlen stehen, nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Die Basis für die Auswahl der in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung berichteten Aspekte bildet die Wesentlichkeitsanalyse. Wesentlich ist, was gemäß § 289c Absatz 3 HGB sowohl für den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis als auch für die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit von Fraport auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist. Die Wesentlichkeitsmatrix ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern aus dem Jahr 2018. Die Fraport AG hat in einem strukturierten Prozess die Auswahl der Themen geprüft. Das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften,

Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) bestätigten in einer Onlinebefragung die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen nahmen außerdem eine Priorisierung vor. Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, die Relevanz für die Stakeholder sowie für die langfristige Geschäftstätigkeit von Fraport.

Wesentlichkeitsmatrix



Die wesentlichen Themenfelder sind gemäß § 289c Absatz 2 HGB den berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet: „Corporate Governance und Compliance“ fasst die Aspekte „Achtung der Menschenrechte“ sowie „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ in der Wesentlichkeitsmatrix zusammen. Der Aspekt „Arbeitnehmerbelange“ entspricht in der Wesentlichkeitsmatrix der Dimension „Beschäftigte“ und ist untergliedert in die Sachverhalte „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ sowie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“. Der Aspekt „Sozialbelange“ entspricht der Dimension „Gesellschaft“ mit den Sachverhalten „Schallschutz“ sowie „Engagement in den Regionen“, der Aspekt „Umweltbelange“ entspricht der Dimension „Umwelt“ mit den Sachverhalten „Klimaschutz“, „Umwelt- und Naturschutz“ und „Luftqualität“.

Über diese berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekte hinaus hat Fraport „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“ als einen zusätzlichen Aspekt identifiziert. Darunter fallen „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“, „IT- und Flughafensicherheit“ sowie „Datenschutz“. Das aspektübergreifende Thema „Lieferkette und Beschaffung“ stellt keinen eigenen Aspekt dar, sondern behandelt in einem separaten Kapitel alle berichtspflichtigen Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

Die finanziellen Belange sind nicht Bestandteil dieser Erklärung, jedoch im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ beschrieben. Das betrifft die Themen „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“ und „Ideen und Innovationen“.

Für das Jahr 2020 kam es aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in der Wesentlichkeitsmatrix zu einigen Verschiebungen: Die Coronavirus-Pandemie hat sich auf der Achse „Auswirkung der Geschäftstätigkeit“ insbesondere auf die Themen „Gesundheits- und Arbeitsschutz“, „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum- und Entwicklung im Konzern“, „Wertschöpfung und Engagement in den Regionen“ sowie die Umweltthemen „Luftqualität“, „Klimaschutz“, „Umwelt- und Naturschutz“, aber auch „Schallschutz“ ausgewirkt. Bei der „Relevanz für die langfristige Geschäftstätigkeit“ werden die Themen „Ideen und Innovationen“, „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ sowie „Umwelt- und Naturschutz“ und „Klimaschutz“ aufgrund der Coronavirus-Pandemie auf lange Sicht eine höhere Relevanz haben. Ferner wird aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie davon ausgegangen, dass es auf der Achse der „Stakeholderrelevanz“ zu Verschiebungen bei den Themen „Gesundheits- und Arbeitsschutz“, „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“, „Ideen und Innovationen“ sowie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ gekommen ist. Diese Annahmen basieren lediglich auf internen Analysen der Konzernstrategie. Um diese Änderungen zu bestätigen, muss eine Befragung der in- und externen Stakeholder durchgeführt werden, sobald es die Rahmenbedingungen wieder zulassen. Der Vorstand hat diese Verschiebungen in der Wesentlichkeitsmatrix freigegeben.

Die Hauptversammlung stimmte am 26. Mai 2020 dem Vorschlag des Aufsichtsrats zu, das Vergütungssystem für den Vorstand anzupassen. Es berücksichtigt demnach die Änderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der zweiten Aktionärsrichtlinie in das Aktiengesetz (AktG). Das Vergütungssystem beinhaltet infolgedessen zusätzlich zu den finanziellen Zielen für die langfristige Performance Vergütung auch nichtfinanzielle Elemente. Da die Hauptversammlung das Vergütungssystem erst im Mai gebilligt hat, wurden die nichtfinanziellen Kriterien und ESG-Ziele bei der Performance Vergütung erst für 2021 festgelegt (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“).

Identifikation von Risiken

Fraport definiert Risiken als künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die die nichtfinanziellen Aspekte negativ beeinflussen können. Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt: Für Fraport wird die ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Brutto- und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko umfasst die verbleibende zu erwartende Auswirkung, nachdem risikomindernde Maßnahmen eingeleitet oder umgesetzt wurden. Die Risikoeinschätzung in dieser nichtfinanziellen Erklärung spiegelt das Nettoisiko wider.

Das Risikomanagementsystem im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aus dem zusammengefassten Lagebericht enthält eine Analyse der Risiken, die mögliche negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte haben können.

Für das Geschäftsjahr 2020 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ aufgeführten wesentlichen Gefährdungen hinaus keine weiteren berichtspflichtigen Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

Das aspektübergreifende Thema „Lieferkette und Beschaffung“ stellt keinen eigenen Aspekt dar, sondern behandelt in diesem separaten Kapitel alle berichtspflichtigen Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten. Im Unterschied zu produzierenden Unternehmen besitzt die Lieferkette für Fraport keine vergleichbare Relevanz. Vielmehr stehen die Qualität der angebotenen Dienstleistungen und die Funktionalität der dafür notwendigen Infrastruktur im Fokus. Die sorgfältige Auswahl von Geschäftspartnern und Lieferanten ist dennoch von wesentlicher Bedeutung.

Die Fraport AG verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten, abhängig von den lokalen Gegebenheiten im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), dazu, den Fraport-Lieferantenkodex einzuhalten. Darin sind der korrekte Umgang mit Beschäftigten, die Achtung der Menschenrechte, des Umwelt- und Klimaschutzes, die Integrität im Geschäftsverkehr sowie das Verbot von Korruption und Bestechung enthalten. Ein Verstoß kann zur Kündigung der Geschäftsbeziehung führen. Ebenso drohen bei Kartellverstößen und schweren Verfehlungen eine Vertragsstrafe und ein pauschalierter Schadensersatzanspruch. Geschäftspartner und Lieferanten müssen sich auch dazu verpflichten, diese Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten zu fordern und sicherzustellen.

Die Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich, den Einkauf von Produkten und Dienstleistungen konsequent an Nachhaltigkeitskriterien auszurichten, und unterzeichnete eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung. Die Abteilung „Umweltmanagement“ der Fraport AG erhält jährlich eine Auswertung, welche Rahmenverträge im Folgejahr zur Ausschreibung fällig werden. In einer Verständniserklärung zwischen den Zentralbereichen

„Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ und „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ informiert die Abteilung „Umweltmanagement“ die jeweiligen Bedarfsträger über mögliche ökologische Beschaffungskriterien und Zertifikate (zum Beispiel den Standard für schadstoffgeprüfte Textilien „OEKO-TEX 100“).

Fraport hat eine heterogene Bedarfsstruktur: Sie reicht von Architektenleistungen über die Instandhaltung und den Ausbau von Flughafeninfrastruktur, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Bei der Fraport AG (inkl. Ausbau Süd) gingen mehr als 54 % des Auftragsvolumens an Unternehmen in der Rhein-Main-Region. Etwa 95 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 1.047 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, 4 % innerhalb der EU und circa 1 % in den USA, Kanada und der Schweiz vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bei der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten, gilt die erste Stufe der Lieferkette als unkritisch. Durch die Coronavirus-Pandemie sind die Aufträge der Fraport AG (ohne Ausbau Süd) an Dritte im Berichtsjahr in Anzahl (–42 %) und Wert (–36 %) spürbar eingebrochen. Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG (inkl. Ausbau Süd) sind die Unternehmen Karl Lausser GmbH, Adam Hörnig Baugesellschaft mbH, Haslinger Stahlbau GmbH, Bombardier Transportation und STRABAG Großprojekte GmbH. Bei diesen Firmen hat die Fraport Ausbau Süd GmbH vor Vergabe ein umfangreiches Business-Partner-Screening durchgeführt.

Sofern die Fraport AG Verträge über Warengruppen ausschreibt und vergibt, die Lieferanten oder Dienstleister aus Risikoländern bezüglich Arbeits- und Sozialstandards einschließen, erfolgt auftragswertabhängig eine Prüfung der Auftragnehmer. Dies gilt beispielsweise auch für die Bestellung von Dienstbekleidung. Hier überprüft Fraport regelmäßig, in welchen Ländern die Produktionsstätten liegen. Unabhängig davon werden alle Lieferanten und Dienstleister der Fraport AG täglich auf Grundlage der einschlägigen Sanktionslisten der EU und der USA geprüft. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es dabei zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die dazu führen können, dass der Auftrag entzogen wird. In einem regelmäßigen Monitoring des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ stellt die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer einen wesentlichen Bestandteil dar.

Die Fraport AG hat sich des rechtskonformen Einsatzes von Fremdpersonal auf Basis selbstständiger Dienst- und Werkverträge – in Abgrenzung zur Arbeitnehmerüberlassung – angenommen. Sie hat eine Fremdpersonal-Compliance im Rahmen einer Richtlinie implementiert, um das Fremdpersonal zu beauftragen. Die Richtlinie beinhaltet einen verbindlichen Prüfprozess und reduziert die Gefahr, dass Scheindienstverträge/-werkverträge sowie verdeckte Arbeitnehmerüberlassungsverträge entstehen. Auch Fremdpersonaleinsätze, die Konzern-Gesellschaften für die Fraport AG erbringen, unterliegen diesem Prüfprozess. Die Konzern-Gesellschaften stellen die rechtskonforme Beauftragung und den Einsatz von Fremdpersonal durch die Implementierung geeigneter Prozesse eigenständig sicher.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement und sind dazu verpflichtet, die Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) einzuhalten. Wesentlicher Bestandteil der Konzern-Richtlinie ist der Verhaltenskodex für Mitarbeiter, der im Fraport-Konzern verbindlich ist. Die Richtlinie enthält ebenfalls die Anweisung, den Lieferantenkodex als Teil der AGB zu verwenden, soweit dies nach national geltendem Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Das ist insbesondere bei großen Bauvorhaben wie dem Terminal-Neubau am Flughafen Lima, der Modernisierung der griechischen Regionalflughäfen sowie den Bautätigkeiten an den brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre von Relevanz. Bei diesen Projekten wurde vereinbart, den Fraport-Lieferantenkodex einzuhalten. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Anpassung des Lieferantenkodexes möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den Bereich, der sich mit Compliance befasst. Bei den Konzern-Flughäfen wurden zwischen 80 und 100 % des Auftragsvolumens innerhalb des eigenen Landes vergeben.

Die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd hat für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere für das Terminal 3 in Frankfurt, aufgrund der Projektgröße und -komplexität einen separaten Beschaffungsprozess festgelegt. Bereits mit der Abgabe eines Angebots sind Bauunternehmen dazu verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz und dem Mindestlohngesetz einzuhalten. Zudem sollen sie Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen (z.B. Lohnausgleichs- und Urlaubskassen) der Tarifparteien leisten und auch nur Nachunternehmer oder sonstige Dritte beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus ist der Fraport-Lieferantenkodex Vertragsbestandteil. Für den Bau von Terminal 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern, bevor neue Geschäftsbeziehungen aufgenommen werden.

Zusammenhänge mit dem Abschluss

Die berichtspflichtigen Inhalte, die mit dem zusammengefassten Lagebericht, dem Konzern-Abschluss sowie dem Jahresabschluss der Fraport AG zusammenhängen, werden am Ende der jeweiligen nichtfinanziellen Aspekte erläutert.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Fraport verfolgt das Ziel, den Konzern verantwortungsvoll und transparent zu führen. Fraport toleriert keinerlei Form von Korruption oder anderen unlauteren Geschäftspraktiken. Darüber hinaus bekennt sich der Fraport-Konzern zu international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den Konventionen der United Nations Organization (UNO) und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organization sowie den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

Im Rahmen seiner Leitungsverantwortung bestimmt der Vorstand die Werte und Verhaltensregeln des Fraport-Konzerns und schafft die Rahmenbedingungen für rechtskonformes und ethisches Verhalten bei Führungskräften und Beschäftigten.

Die Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist daher wesentlicher Bestandteil des weltweit geltenden Fraport-Verhaltenskodexes. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu den im Verhaltenskodex genannten Grundwerten und positioniert sich klar gegenüber Korruption mit dem „Nulltoleranzprinzip“.

Die einzelnen Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung basieren auf dem konzernweiten Compliance Management System (CMS), wonach die Konzern-Gesellschaften spezifische CMS nach bestimmten Mindestvorgaben entwickeln. Die Verantwortung für das CMS der jeweiligen Konzern-Gesellschaft liegt beim lokalen Management. Das CMS der Fraport AG setzt auch die für die Konzern-Gesellschaften maßgeblichen Standards.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine Compliance-Risikoanalyse, die regelmäßig durchgeführt wird und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Über den Compliance-Helpdesk unterstützt und berät die Compliance-Abteilung der Fraport AG Beschäftigte aller Funktionen und Hierarchiestufen. Viele Anfragen im Jahr 2020 bezogen sich auf die Korruptionsprävention.

Die Leitung des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ ist als Chief Compliance Officer für Inhalt, Organisation, Pflege und Weiterentwicklung des CMS der Fraport AG zuständig. Er untersteht direkt dem Vorstand Retail und Real Estate. Der für Compliance zuständige Bereich informiert den Vorstand in einer halbjährlichen Berichterstattung über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Über wesentliche Compliance-Verstöße wird der Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert.

Das Compliance Board der Fraport AG unterstützt und fördert die Zusammenarbeit der Teilsysteme Compliance Management, Risikomanagement (RMS) und Internes Kontrollsystem (IKS). Es ist das zentrale Gremium, fachbereichs- und schnittstellenbezogene Themen zu vernetzen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Den Umgang mit Einladungen und Geschenken für die Beschäftigten der Fraport AG legt eine eigene Richtlinie fest. Diese regelt unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen. Zudem gibt es eine interne Richtlinie, wie mit Interessenkonflikten umzugehen ist. Die Beschäftigten der Fraport AG sind dazu verpflichtet, offenzulegen, wenn sie in Situationen geraten, in denen persönliche Interessen nicht mit den geschäftlichen Interessen von Fraport übereinstimmen. Anzeigepflichtige Sachverhalte können so elektronisch offengelegt und Maßnahmen dagegen eingeleitet werden. Dies unterstützt die Beschäftigten dabei, die bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

Die Compliance-Prinzipien von Fraport einzuhalten, ist ein Bestandteil der internen Konzernrevision. Diese erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsleistungen in allen wesentlichen Geschäftseinheiten der Fraport AG, deren Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie Beteiligungsgesellschaften und führt Compliance-Audits durch. Ein standardisierter und risikoorientierter Planungsprozess ist Grundlage für die Prüfungsschwerpunkte.

Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Hinweise und Vorgaben, wie die einzelnen Beschäftigten dazu beitragen können, werden regelmäßig an die Beschäftigten im Fraport-Konzern kommuniziert. So sind Schulungen zum Thema Antikorruption zu absolvieren.

Fraport hat ein Hinweisgebersystem eingerichtet, das allen Konzern-Gesellschaften zur Verfügung steht. Das Hinweisgebersystem ist ein wesentliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von potenziellen Compliance-Verstößen und damit zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Daneben steht der Fraport AG eine Ombudsfrau, eine externe, unabhängige Rechtsanwältin, zur Verfügung. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich zudem an eine interne Vertrauensperson wenden.

Die Integrität von Geschäftspartnern der Fraport AG bei Investitionsvorhaben mit Auslandsbezug wird durch eine risikobasierte Compliance-Due-Diligence im Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ untersucht – wesentliche Compliance-Risiken eines potenziellen Geschäftspartners werden im Rahmen eines Regelprozesses entsprechend berücksichtigt.

Die Konzern-Gesellschaften setzen im Rahmen ihres CMS zielgerichtet eigene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung um. Insbesondere bei Finanzierungsprojekten werden weitere Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung implementiert, zum Teil auch als Vorgaben von Fremdkapitalgebern. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat etwa im Rahmen der Ausschreibungen für den Ausbau des Flughafens sämtliche Bieter zur Unterzeichnung von Antikorruptionsvereinbarungen verpflichtet.

Die Konzern-Gesellschaften verfügen teilweise über eigene Regelwerke im Zusammenhang mit Bestechung und Korruption. Fraport USA hat etwa Richtlinien aufgesetzt, in denen Regelungen zur Compliance, zum rechtskonformen Geschäftsverhalten und zur Wahrung von Unternehmensinteressen festgelegt sind. Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre verfügen über eine eigene Antikorruptions-Richtlinie. Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija behandelt das Ethical and Compliance Committee Fragen rund um das Thema Compliance sowie Informationen über Verstöße gegen den Verhaltenskodex.

Achtung der Menschenrechte

Der Fraport-Konzern bekennt sich zu internationalen Verhaltenskodizes, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labor Organization.

Der Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ der Fraport AG befasst sich unter anderem mit der konzernweiten Achtung der Menschenrechte. Verstöße können Beschäftigte über Hinweisgebersysteme melden, die weltweit genutzt werden und frei über einen Internetlink zugänglich sind. Darüber hinaus können sich Beschäftigte in Deutschland bei Bedarf an die von der Fraport AG mandatierte externe Ombudsperson sowie die interne Vertrauensperson wenden. Identifikation, Meldung und Berichterstattung – so ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über Fälle von Menschenrechtsverletzungen sowie über relevante Hinweise dazu erlangt.

Die Achtung der Menschenrechte ist im konzernweit verbindlichen Verhaltenskodex verankert: Fraport hat sich darin verpflichtet, das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen zur Regelung der allgemeinen Arbeitsbedingungen im Fraport-Konzern zu achten. Zudem legt der Verhaltenskodex fest, den legitimierten Arbeitnehmervertretungen eine offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit anzubieten und nach einem fairen konzernweiten Interessenausgleich zu streben. Fraport lehnt jegliche Form von Zwangs- oder Kinderarbeit ab und steht dafür ein, dass die Rechte von Kindern und Jugendlichen geachtet werden.

Als international ausgerichtetes Unternehmen fördert Fraport die Vielfalt in der Belegschaft und verfolgt das Ziel, jede Form der Diskriminierung zu unterbinden. Fraport verpflichtet sich, Menschen nicht zu unterscheiden, auszuschließen oder zu bevorzugen aufgrund ihrer ethnischen, nationalen und sozialen Herkunft, aufgrund ihrer Rasse, Hautfarbe, ihres Geschlechts, Alters, ihrer Religion oder Weltanschauung. Ebenso unterbindet Fraport jegliche Diskriminierung aufgrund von politischer Betätigung, Mitgliedschaft in einer Arbeitnehmerorganisation, Behinderung oder sexueller Orientierung. Das Prinzip der gegenseitigen Wertschätzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Fraport-Wertekultur: Fraport steht für einen fairen, respektvollen und partnerschaftlichen Umgang miteinander.

Die gleiche Erwartungshaltung im Hinblick auf die Achtung der Menschenrechte hat Fraport gegenüber Geschäftspartnern – diese Anforderungen sind im Lieferantenkodex festgehalten. Die Fraport-Geschäftspartner werden darin verpflichtet, auf eine konsequente Verbreitung und Beachtung dieser Standards auch bei allen weiteren an der Leistungserbringung beteiligten Unternehmen, wie Nachunternehmer, hinzuwirken.

Die Konzern-Gesellschaften setzen eigene spezifische Maßnahmen um, die die Achtung der Menschenrechte sicherstellen sollen. Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden zum Beispiel Regelungen zur Arbeitszeit und Beschwerdemechanismen, die unter anderem auch von Fremdkapitalgebern verlangt werden, implementiert. Der Planungs- und Bauauftrag für das Bauprogramm an den 14 griechischen Regionalflughäfen verpflichtet beispielsweise den Generalunternehmer zum umfassenden Schutz der Menschenrechte. Verstöße gegen die Vereinbarungen stellen eine Vertragsverletzung dar und können bis zur Kündigung des Vertrages führen. In regelmäßigen Besuchen der Baustellen wird überprüft, ob die vertraglichen Vereinbarungen eingehalten werden.

Die Konzern-Gesellschaft in Lima erfüllt die Environmental Health & Safety Guidelines der International Finance Corporation (IFC) und ist dazu verpflichtet, die Anforderungen aus der Umweltverträglichkeitsstudie des Landes Peru („Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“) einzuhalten. Zudem ist die Gesellschaft zur Einhaltung der „Äquator-Prinzipien“ verpflichtet, eines Regelwerks von Banken zu Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen. Die Prinzipien sind eine Voraussetzung für die Finanzierung und auch Bestandteil der vertraglichen Vereinbarungen.

Die brasilianischen Konzern-Gesellschaften in Fortaleza und Porto Alegre haben neben der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems ein Treffen implementiert, das anlassbezogen stattfindet und bei dem eingegangene Hinweise besprochen werden. Im Rahmen des Ausbauprogramms ist die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre nach dem Konzessionsvertrag verpflichtet, die Umsiedlung von 1.100 Familien zu veranlassen. Die Umsiedlung ist nach brasilianischem Grundgesetz eine Verpflichtung des Staates und sehr stark reguliert, um die Rechte der Anwohner zu wahren und einen angemessenen Lebensstandard für sie zu schaffen. Das lokale Sozialamt steuert den Umzug der Bewohner und ein föderaler Richter kontrolliert ihn. Bei der Vergabe der neuen Wohnungen und Häuser beachten die zuständigen Behörden soziale Aspekte. Ältere Personen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität können sich die für sie geeigneten Wohnungen aussuchen. Familien sollen so nah wie möglich beieinander wohnen.

Die Verantwortung von Fraport im Umsiedlungsprozess liegt gemäß Konzessionsvertrag darin, die betroffenen Familien zu registrieren. Dafür hat Fraport Brasil ein Registrierungszentrum gebaut. Dies vermeidet administrativen Aufwand und lange Amtswege für die Betroffenen. Darüber hinaus hat Fraport den Ausbau der Infrastruktur in den neuen Siedlungen vorangetrieben, darunter die Wasserversorgung, Abwassersysteme, Einkaufsmöglichkeiten und Kindergärten. Bislang sind bereits über 90 % der in der Vila Nazaré betroffenen Familien in neue Wohnungen umgezogen.

Kundenzufriedenheit und Sicherheit

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Der Kunde steht für Fraport sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen an erster Stelle. Die Zufriedenheit der Fluggäste sowie die Gepäck-Konnektivität gelten als die wichtigsten Kriterien, um die Servicequalität zu messen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Die Kunden- und Serviceorientierung soll an den Konzern-Flughäfen weiterhin kontinuierlich verbessert werden. Auch der Gesundheitsschutz von Beschäftigten, Passagieren und Kunden hat stets oberste Priorität. Im Jahr 2020 galt es vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie insbesondere das Infektionsrisiko an den Konzern-Flughäfen zu verringern. Deshalb ermittelt Fraport aufgrund der Coronavirus-Pandemie auch die Zufriedenheit der Fluggäste mit dem Gesundheits- und Infektionsschutz. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie hat das quartalsweise Vorstands-Reporting über die wichtigsten Kennzahlen der Passagierzufriedenheit bis Ende 2020 nicht stattgefunden.

Als Reaktion auf die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie schloss Fraport am 7. April 2020 das Terminal 2. Von den knapp 290 Geschäften, gastronomischen und Service-Einrichtungen blieben im Terminal 1 rund 50 geöffnet, um eine Grundversorgung zu gewährleisten. Bisherige Passagier-Services, wie zum Beispiel der Flughafen-Infoschalter, wurden vorübergehend geschlossen oder reduziert. Parallel dazu wurden bestehende Service Level Agreements mit Dienstleistern, beispielsweise zur Freundlichkeit des mobilen Terminal-Personals und der Beschäftigten an den Flughafen-Infoschaltern, außer Kraft gesetzt. Die Erhebung entsprechender steuerungsrelevanter Kennziffern im Rahmen der Dauerfluggastbefragung Fraport-MONITOR war demnach weder möglich noch sinnvoll. Angesichts der Umstände hat der Vorstand den Fraport-MONITOR ab dem 21. März 2020 vorläufig ausgesetzt.

Zwischen Ende April und Ende Juli 2020 hat Fraport am Standort Frankfurt ersatzweise insgesamt vier Kurzbefragungswellen mit jeweils rund 600 Interviews zum Thema „Reisen in Corona-Zeiten“ durchgeführt und dabei auch die Globalzufriedenheit abgefragt.

Die Abweichungen von der Dauerfluggastbefragung spiegelten sich nicht nur in einer niedrigeren Fallzahl wider, sondern auch darin, dass alle vier Befragungswellen innerhalb von bis zu acht aufeinanderfolgenden Kalendertagen in den Flugsteigen A/Z und B realisiert wurden. Vor allem die Ergebnisse der ersten beiden Befragungswellen, die Ende April/Anfang Mai und Ende Mai/Anfang Juni 2020 stattfanden, offenbarten grundlegende Unterschiede zum Vorjahreszeitraum. Diese sind vor allem auf die drastischen internationalen Reisebeschränkungen und -verbote zurückzuführen, um die Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen, und betrafen insbesondere die Passagierstrukturen, das Nutzungsverhalten und die Aufenthaltsdauer am Flughafen Frankfurt. Die Globalzufriedenheit stieg während der ersten Befragungswelle auf 94 % – ein Zuwachs von 6 Prozentpunkten gegenüber April 2019. Das Beispiel zeigt, dass auch die zufriedenheitsrelevanten Resultate der vier Kurzbefragungswellen mit Daten der entsprechenden Vorjahresmonate nur bedingt vergleichbar sind.

Anfang August wurde die Dauerfluggastbefragung angesichts steigender Passagierzahlen im Zuge des Sommerreiseverkehrs wieder aufgenommen, allerdings mit stark reduziertem Fragenumfang und mit zahlreichen Anpassungen gegenüber dem ersten Quartal 2020. Die Fallzahl lag bei 1.500 Interviews. Im August 2020 gab es zudem ein Übergewicht an Abflügen zwischen 05.00 Uhr und 13.59 Uhr, während die Zahl der Abflüge zwischen 14.00 Uhr und 23.00 Uhr deutlich abflachte. Infolgedessen befragten die Teams seit September 2020 wieder an jedem vierten Kalendertag ganztags, statt an jedem zweiten Kalendertag halbtags (Früh- und Spätschicht im Wechsel). Der Fragebogen musste an die neuen Gegebenheiten, die aus der Coronavirus-Pandemie resultierten, angepasst werden. Die weitreichende Reduzierung von Passagierservices, die hohe Anzahl geschlossener Shops und gastronomischer Einrichtungen sowie die geringe Auslastung der Parkhäuser wie auch der öffentlichen Anreiseverkehrsmittel führten dazu, dass die Anzahl abzufragender Zufriedenheitskriterien von 47 auf 11 sank. Im Rahmen dieses Selektionsprozesses wurde die Zufriedenheit mit dem Gesundheits- beziehungsweise Infektionsschutz am Flughafen Frankfurt neu aufgenommen. Innerhalb des Kundenzufriedenheitsspektrums hat die Zufriedenheit mit dem Gesundheits- und Infektionsschutz enorm an Bedeutung gewonnen. Sie wird auch weiterhin ein fester Bestandteil der Befragung bleiben. Ebenfalls neu hinzugekommen sind vier Fragen zur geschäftlichen und privaten Reiseplanung für die Jahre 2020 und 2021, falls die Coronavirus-Pandemie erfolgreich eingedämmt werden kann.

Im Jahr 2020 wurde ein umfassendes Maßnahmenprogramm in den Konzern-Gesellschaften und am Standort Frankfurt umgesetzt, um nach dem Lockdown einen sicheren Flug- und Terminalbetrieb zu gewährleisten und um die Ausbreitung des Coronavirus unter Beschäftigten und Fluggästen zu verhindern.

Die Schutzmaßnahmen hat Fraport am Flughafen Frankfurt in Abstimmung mit den zuständigen Gesundheitsbehörden und im Einklang mit allen regulatorischen Anforderungen umgesetzt. Ziel ist unter anderem, die EASA-Empfehlungen „COVID-19 Aviation Health Safety Protocol“ (Version 1.1 vom 21. Mai 2020) am Flughafen Frankfurt umzusetzen. Bodenmarkierungen an Anstellflächen und Gepäckbändern weisen seitdem auf die Abstandsregelungen hin. Ein Mindestabstand von 1,5 Metern sollte wo möglich eingehalten werden. Wo kein Abstand möglich ist, kommen Plexiglasscheiben und Mund-Nasen-Schutzmasken zum Einsatz. Zusätzlich erläutern Monitore und mehrsprachige Terminaldurchsagen die geltenden Abstands- und Hygieneregeln. Bilden sich dennoch Menschentrauben, sorgen Fraport-Beschäftigte für geordnete Reihen. Im Terminal herrscht Mund-Nasen-Schutzpflicht für alle, die älter als sechs Jahre sind. Außerdem weist Fraport darauf hin, regelmäßig Hände zu waschen und zu desinfizieren. Darüber hinaus hat Fraport die kontaktlosen „Terminal-Information via Infogates“ (8 neue Geräte) erweitert und informiert alle Fluggäste frühzeitig über aktuelle Reisebestimmungen, Vorsorgemaßnahmen sowie Verhaltensrichtlinien am Flughafen Frankfurt.

Die umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Passagieren und Beschäftigten hat der TÜV Hessen im Juli 2020 geprüft und mit dem TÜV-Siegel „Sicher gegen Corona“ ausgezeichnet. Eine detaillierte Prüfung gab es beispielsweise bei den Reinigungs- und Desinfektionsverfahren, Social-Distancing-Maßnahmen und -Kontrollen, beim Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, der Verfügbarkeit von Desinfektionsmitteln, der Nutzung standardmäßiger persönlicher Schutzausrüstung durch das Flughafen-Personal sowie den internen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen für Beschäftigte. Der Flughafen Frankfurt wurde als erster Flughafen in Deutschland mit dem TÜV-Qualitätssiegel ausgezeichnet.

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben zudem die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckausgabe bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck anhand des nichtfinanziellen Leistungsindikators Gepäck-Konnektivität (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Die Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladene Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Sie misst unter anderem die Performance des Flughafens in seiner Funktion als Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von rund 50 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Dabei zeugt eine hohe und stabile Anschlusssicherheit von der guten Qualität der Gepäckprozesse.

Der Vorstand wird monatlich über die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität informiert. Das Management erhält täglich Informationen, sodass jederzeit Maßnahmen ergriffen werden können. Fraport bespricht die Werte regelmäßig mit den Airlines und treibt Verbesserungen voran. So erhält beispielsweise die Deutsche Lufthansa in kurzen Abständen ein detailliertes Monitoring und steuert gemeinsam mit Fraport Optimierungen im Rahmen von Regelterminen.

Die Passagierzufriedenheit ist auch an den ausländischen Konzern-Flughäfen ein relevanter nichtfinanzieller Leistungsindikator. Um die Servicequalität zu sichern und den Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, führt Fraport an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durch: Am Flughafen in Ljubljana baut Fraport eine Terminalerweiterung. Der Zeitplan bis zur Fertigstellung im Jahr 2021 hat sich durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie nicht geändert. Am Flughafen Lima wird in den kommenden Jahren ebenfalls ein neues Terminal entstehen. Das Investitionsprogramm wird derzeit jedoch aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die mittelfristige Passagierentwicklung überprüft. Die griechischen Flughäfen wurden umfangreich ausgebaut und modernisiert. In Griechenland hat Fraport den Check-in-Prozess weiter verbessert, um lange Wartezeiten zu vermeiden. An den brasilianischen Flughäfen hat Fraport mehr Parkplätze zur Verfügung gestellt und die Umsteigeprozesse verbessert. Ein Fokus liegt zudem auf der Sauberkeit der Terminals und dem Komfort der Passagiere.

Die Fluggastbefragungen an den internationalen Konzern-Flughäfen hat Fraport im Jahr 2020 aufgrund des geringen Passagieraufkommens deutlich reduziert: Die Umfragen fanden in einem kürzeren Zeitraum statt sowie mit einer geringeren Anzahl an Befragten. An den griechischen Flughäfen wurde die Befragung für 2020 komplett ausgesetzt.

IT- und Flughafensicherheit

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- und den Frachtverkehr gleichermaßen. Daher hat das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität.

Alle Länder, in denen Fraport aktiv ist, gehören der International Civil Aviation Organization (ICAO) an und haben sich vertraglich dazu verpflichtet, deren Sicherheitsstandards und -empfehlungen für Verkehrsflughäfen zu befolgen. Im Unterschied zu den meisten ICAO-Mitgliedsstaaten ordnet das deutsche Recht die Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen staatlichen Stellen zu, während dies im Ausland in der Regel Aufgabe der Flughäfen ist.

IT-Sicherheit

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit gewachsene Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. 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. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben, und durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater wird regelmäßig überprüft, ob die Anforderungen eingehalten werden (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

Der IT-Sicherheitsbeauftragte der Fraport AG berichtet wöchentlich an den Chief Information Officer, alle zwei Monate auch im IT-Management-Board. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung ISO 9001. Ein eigenes Kennzahlensystem gibt jederzeit Auskunft über den Status von IT-Sicherheitsmaßnahmen, aufgegliedert nach Security- und Compliance-Aspekten. Die sich daraus ergebende Gesamtnote wird regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Im Jahr 2020 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten umgesetzt, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Zudem wurden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen der Audits 2019 festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) weiterentwickelt.

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 Anforderungen des IT-Sicherheitsgesetzes für kritische Infrastrukturen (KRITIS). Das Ziel ist es, durch eine enge Zusammenarbeit und gegenseitige Prüfung, ob regulatorischer Vorgaben eingehalten werden, 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 anderweitiger IT-Systeme ist nur mit Genehmigung des Vorstands möglich. Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich für die IT-Sicherheit innerhalb des Servicebereichs „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ zuständig. Seine Aufgaben sind unter anderem die fortlaufende Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erfüllung hoher Sicherheitsstandards.

Flughafensicherheit

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafengeländes gemeint. „Security“ ist im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes der zivilen Luftfahrt zu verstehen. Ziel ist es, die Sicherheit aller Personen an den Fraport-Flughäfen zu gewährleisten. Zu den Maßnahmen gehören Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Zugangskontrolle von Flughafenbeschäftigten und Lieferanten. In regelmäßigen Treffen informieren sich Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleister und Behörden gegenseitig im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus.

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

Die Fraport AG unterstützt die Konzern-Gesellschaften dabei, Sicherheitsmaßnahmen zu planen und umzusetzen. Sie schult zudem die Beschäftigten anlassbezogen online, beispielsweise im Rahmen von Safety- und Security-Workshops. Im Rahmen von fachspezifischen Exchange-Events findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den Konzern-Gesellschaften statt.

Safety

Am Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG aufgrund von europäischen gesetzlichen Verordnungen verpflichtet, ein Safety Management System (SMS) zu betreiben. Der EASA-Safety-Manager folgt den Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) und hat ein direktes Vortragsrecht an den Vorstand.

Im Fokus des SMS steht die Sicherheit des Flughafenbetriebs. Das SMS berücksichtigt alle Risiken – technische, organisatorische oder menschliche –, die sie beeinflussen können. Das SMS vernetzt Sicherheitsmaßnahmen für den täglichen Betrieb. Es erfasst sicherheitsrelevante Ereignisse und ist in der Lage, Schwachstellen zu erkennen. Ziel ist es, dass alle Beteiligten am Luftverkehr die in der Safety Policy der Fraport AG enthaltenen Vorgaben umsetzen. Flughafenbeschäftigte können sicherheitsrelevante Hinweise an das SMS melden. Darüber hinaus müssen alle Personen mit Zugang zu den Flugbetriebsflächen – Vorfeld und Rollfeld – an einer Safety-Schulung teilnehmen.

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt die Fraport AG am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsleitstelle, die bei Bedarf das Notfall- und Krisenmanagement aktiviert. Die Flughafenfeuerwehr, die medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (ERIC) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Das Fraport Emergency Team (F.E.T.), 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. Außerdem unterstützt es den Krisenstab organisatorisch oder besetzt eine sogenannte „Notfallinformationszentrale“, um telefonische Anfragen zu bedienen.

Die Notfallplanung für den Flughafen Frankfurt „FRA Not“ dokumentiert, welche Vorbereitungen für verschiedene Notfallszenarien getroffen wurden, und definiert Verfahren, um die Auswirkungen zu minimieren. Um den Umgang mit Notfällen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, sind regelmäßige Übungen unter der Verantwortung der jeweiligen Flughafen-Betreibergesellschaft an den Konzern-Flughäfen durch die ICAO und die EASA vorgeschrieben. Solche Übungen haben keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Die Ergebnisse dienen der Fort- und Weiterbildung.

Security

Sowohl die internationalen als auch die europäischen Vorschriften enthalten Vorgaben über die bauliche Gestaltung der Flughafeninfrastruktur, um Angriffe wie Sabotageakte oder terroristische Aktivitäten zu verhindern.

In Deutschland regelt das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) die Passagier- und Gepäckkontrollen sowie die Zutritts- und Zufahrtskontrollen zu den luftseitigen Bereichen, die zu der unmittelbaren Verantwortung des Flughafenbetreibers gehören. Am Flughafen Frankfurt führen derzeit sowohl Beschäftigte der Fraport AG als auch der Konzern-Gesellschaft FraSec und anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durch.

Die Fraport AG entwickelt eigenverantwortlich und einvernehmlich mit den zuständigen Behörden Maßnahmen, um den hohen Sicherheitsstandard aufrechtzuerhalten. Im Jahr 2020 wurde auf die Corona-Entwicklung reagiert: Die Fraport AG hat Kontrollprozesse angepasst, um die Sicherheit weiter zu gewährleisten und gleichzeitig Ansteckungsgefahren zu minimieren. Persönliche Kontakte wurden auf ein notwendiges Minimum reduziert, beispielsweise bei bereits bekannten Lieferanten für Flughafenlieferungen. Die Prüfung ihrer Unterlagen erfolgte zunächst über Videotelefonie. Kontrollmengen wurden dem tatsächlichen Passagier- und Personalaufkommen angepasst und die Personenkontrolle wurde mit möglichst wenig Personenkontakt und unter Einhaltung von Schutzmaßnahmen, zum Beispiel das Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, durchgeführt.

Nach einem in 2019 durchgeführten Testlauf wurde in 2020 damit begonnen, sicherheitsrelevante Durchgänge von einer mechanischen Schließtechnik (Schlüssel) auf eine elektronische Schließanlage umzurüsten. Im Mai 2020 hat zudem eine E-Vignette die bisherigen Fahrberechtigungen zum Fahren auf dem Vorfeld in Form von Plastikkarten abgelöst. Diese ist fest mit dem Fahrzeug verbunden und elektronisch auslesbar. Der Austausch begann in 2020 und erfolgt sukzessive, wenn neue Fahrberechtigungen ausgestellt oder bisherige ausgetauscht werden.

Datenschutz

Seitdem die Datenschutz-Grundverordnung in Kraft trat, gelten neue und teils strengere gesetzliche Standards. Zudem haben die Aufsichtsbehörden erweiterte Befugnisse, die Einhaltung der Schutzstandards zu überprüfen und zu sanktionieren. Deshalb hat der Vorstand der Fraport AG eine neue Datenschutzrichtlinie verabschiedet. Die Richtlinie legt die Grundsätze, Verfahren und Pflichten fest, die von allen Beschäftigten zu beachten sind, wenn sie im Rahmen ihrer Tätigkeit personenbezogene Daten wie Name, Adresse, Personalnummer oder IP-Adresse erfassen, offenlegen, übermitteln, ändern, speichern oder löschen.

Das Ziel ist, einen datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen und die Rechte von Betroffenen zu wahren, unabhängig davon, ob es sich um Daten von Fluggästen, Kunden, Mitarbeitern oder Fremdfirmen handelt.

Der Vorstand wirkt bei der Fraport AG sowie den europäischen Konzern-Gesellschaften auf die Einhaltung der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) hin. Die Umsetzung verantworten die jeweiligen Konzern-Gesellschaften. Sie haben neben Schulungen für Beschäftigte auch technische Voraussetzungen geschaffen, um den Datenschutz stets zu berücksichtigen. Die Konzern-Gesellschaften, die sich außerhalb der EU befinden, richten sich nach den Gesetzen zum Datenschutz entsprechend den nationalen Vorgaben.

Der Datenschutzbeauftragte der Fraport AG überwacht, ob alle Datenschutzvorschriften im Unternehmen eingehalten werden. Er berichtet dem Vorstand unmittelbar und ist bei der Ausübung seiner Aufgaben weisungsfrei. Verstöße gegen die DSGVO werden direkt an ihn gemeldet – wahlweise anonym. Im Jahr 2020 verzeichnete die Fraport AG keinen nach DSGVO meldepflichtigen Verstoß gegen den Datenschutz.

Die Fraport AG verfügt über einen Meldeprozess für Datenschutz- und Datensicherheitsvorfälle. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, hat sie die bestehenden Prozesse in ein Datenschutzmanagementsystem implementiert und

eine Datenschutzrichtlinie umgesetzt. Adäquate Schulungskonzepte wie ein E-Learning-Tool und dauerhaft im Intranet abrufbare Videoschulungen wurden etabliert.

Als Folge der Coronavirus-Pandemie erhebt die Fraport AG personenbezogene Daten in den Kantinen und Restaurants in den Terminals, um mögliche Infektionsketten nachvollziehen zu können. Gemäß der Hessischen Verordnung zu Infektionsschutzmaßnahmen in der jeweils gültigen Fassung werden diese nach vier Wochen vernichtet. Ein Großteil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausstellung von Flughafenausweisen und aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich ist der Zugriff gestattet.

Die Fraport AG erhebt personenbezogene Daten von Passagieren für die Nutzung der Parkhäuser sowie für die Gepäckabfertigung. Die Reisedaten verarbeiten ausschließlich die Airlines.

Für den Einsatz von Videotechnik am Standort Frankfurt bestehen klare Vorgaben, um die Persönlichkeitsrechte von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten sicherzustellen. Darin ist auch geregelt, inwiefern Behörden die Fraport-Videotechnik mitnutzen dürfen.

Arbeitnehmerbelange

Konzernweit verfolgt Fraport das Ziel, an allen Standorten und in allen Bereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Bedingungen zu sichern und angemessene Löhne und Gehälter zu gewährleisten.

Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy. Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung hat Fraport sich zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards verpflichtet, wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind. Sie sind im Verhaltenskodex veröffentlicht, der Mitarbeiter dazu anhält, diese grundlegenden Prinzipien zu befolgen.

Der Personalstrategie wird normalerweise durch die drei nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen und Krankenquote jeweils in Deutschland Rechnung getragen. Im Berichtsjahr 2020 stand jedoch die Bewältigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie unter personalwirtschaftlichen und personalpolitischen Gesichtspunkten im Fokus.

Der internationale Luftverkehr ist besonders von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie betroffen. Um die wirtschaftlichen Folgen des Verkehrseinbruchs am Flughafen Frankfurt zu reduzieren, führte Fraport bereits Ende März 2020 für weite Teile des Unternehmens Kurzarbeit ein. Insgesamt waren von April bis Dezember rund 80% der Stammbeschäftigten der Fraport AG und der wesentlichen Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt in Kurzarbeit. Im Durchschnitt lag der Anteil der Kurzarbeit an den Sollstunden bei etwa 35 %. Gemessen an den verfügbaren Stunden nach Abzug von Urlaub, Krankheit und anderen Fehlzeiten erreichte die Kurzarbeitsquote für die von Kurzarbeit betroffenen Beschäftigten im Durchschnitt einen Wert von rund 50 %.

Um auch mittelfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und im Markt zu bestehen, plant Fraport, rund 4.000 Stellen bei der Fraport AG und in den Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt abzubauen. Der Personalabbau soll so sozialverträglich wie möglich erfolgen, weshalb den Beschäftigten im Herbst 2020 im Rahmen eines Freiwilligenprogramms angeboten wurde, gegen die Zahlung einer Abfindung oder über die Inanspruchnahme von Altersteilzeitmodellen und weiteren Maßnahmen das Unternehmen (vorzeitig) zu verlassen. Die Personalaufwendungen in diesem Zusammenhang beliefen sich auf 299 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 9 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 9).

Schon vor der Coronavirus-Pandemie wurde das Programm „Zukunft FRA“ für den Standort Frankfurt aufgesetzt, um seine Zukunftsfähigkeit zu sichern. Aufgrund der aktuell angespannten Wirtschaftssituation und des anhaltend geringen Luftverkehrs hat der Vorstand das Programm „Relaunch 50“ ins Leben gerufen. Die beiden Programme wurden zu einem zusammengeführt: Sie adressieren strukturelle und kulturelle Herausforderungen. Fraport soll durch die darin enthaltenen Maßnahmen effizienter und schlanker werden.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ein Zeichen guter Arbeitsbedingungen ist unter anderem eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Abläufe an allen Standorten des Fraport-Konzerns wurde im Jahr 2020 die Mitarbeiterzufriedenheit nicht durch das bewährte Instrument der Mitarbeiterbefragung erhoben. Angesichts der signifikanten Veränderungen von Inhalten und Rahmenbedingungen der Aufgabenerledigung aller Beschäftigten durch die Pandemie und ihrer Auswirkungen auf den Betrieb wäre eine valide Ermittlung von Zufriedenheitswerten und ein sinnvoller Vergleich mit Vorjahreswerten nicht möglich gewesen. Anstelle des methodisch gesicherten, aber aufwändigen Instruments der konzernweiten Mitarbeiterbefragung wurden zunächst in der Fraport AG sogenannte Puls-Checks eingeführt. Die kurzen Online-Umfragen sollten einen Einblick in das jeweils aktuelle Stimmungsbild und die Zufriedenheit der Belegschaft geben, um falls nötig, die interne Kommunikation anzupassen und Maßnahmen abzuleiten.

Grundsätzlich dienen die Ergebnisse regelmäßiger Mitarbeiterumfragen allen internationalen Konzern-Flughäfen dazu, die Mitarbeiterzufriedenheit kontinuierlich zu steigern. So hat beispielsweise Fraport Slovenija von den Ergebnissen der vergangenen Jahre abgeleitet, das Intranet zu überarbeiten, eine jährliche Umfrage zu implementieren und das „Best Leader Program“ zu entwickeln, um Führungskräfte weiter zu fördern. In Lima und an den griechischen Flughäfen hat Fraport seinen Beschäftigten zahlreiche Webinare zur Weiterbildung kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ legt Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit fest. Die Betriebsvereinbarung verankert neben expliziten Definitionen von Werten konkrete innerbetriebliche Regelungen und Strukturen. Bereits im Jahr 2007 hat Fraport sich zur „Charta der Vielfalt“, einer Initiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. Organisatorisch ist Diversity als Stabsstelle mit entsprechenden Ressourcen dem Vorstand Arbeitsdirektor zugeordnet.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiede und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung und Gender-Aspekte 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. Ein deutliches Zeichen setzt Fraport konzernweit mit der im Juni 2019 gestarteten Kampagne „Respekt für Vielfalt – Ich, Du, Wir“. Das Diversity-Team hat die Kampagne auch im Jahr 2020 fortgeführt und beispielsweise das Thema „Alltagsrassismus“ filmisch aufgegriffen und den Konzernbeschäftigten als digitales Angebot zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, auf die Vielfältigkeit der Fraport-Beschäftigten aufmerksam zu machen und so Wertschätzung auszudrücken.

Die Fraport AG beschäftigt viele Arbeitskräfte aus dem Ausland. Diese haben oft nur eine geringe Sprachqualifikation. Der Fraport-Konzern setzt daher Sprachtrainer ein und erklärt mit Formblättern in leichter Sprache und vielen Abbildungen die Sicherheitsbestimmungen der Arbeitsbereiche und gewährleistet so eine berufsbegleitende Sprachförderung.

Durch die Coronavirus-Pandemie hat ein Großteil der Beschäftigten vermehrt von zu Hause aus gearbeitet. Eine Befragung, die für das Jahr 2021 geplant ist, soll die Auswirkungen neuer Arbeitsformen auf die Work-Life-Balance und das Arbeiten der Zukunft bei Fraport aufzeigen. Die im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie eingeführte Kurzarbeit hat bei einigen Konzernbeschäftigten eine wirtschaftliche Notlage herbeigeführt. Kurzfristig beschloss der Vorstand, einen Hilfsfonds in Höhe von 500.000 € einzurichten, um die Betroffenen finanziell mit einer einmaligen Hilfszahlung zu unterstützen. 1.207 Personen erhielten eine Hilfszahlung in Höhe von 450 € (Antragsteller mit Familienpflichten) oder 300 € (Antragsteller ohne Familienpflichten). Um eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf während des Lockdowns zu gewährleisten, hat die Fraport AG eine Kindernotbetreuung eingerichtet.

Organisatorisch werden die Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung und die Betreuung von Führungskräften durch den Zentralbereich „Personal Führungskräfte In-/Ausland“, der dem Vorstand Retail und Real Estate zugeordnet ist, wahrgenommen. Das Talentmanagement, das sich vor allem um die Entwicklung potenzieller Führungskräfte kümmert, untersteht innerhalb des Zentralbereichs „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG dem Vorstand Arbeitsdirektor.

Die Fraport AG verfolgt schon seit vielen Jahren das Ziel, den Frauenanteil in Führungspositionen zu steigern (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“) und hat das Thema in diesem Jahr im Personalausschuss des Aufsichts-

rats platziert sowie seine Maßnahmen geschärft. Zu den langjährigen Maßnahmen gehören neben dem systematischen Talentmanagement und dem Potenzial-Assessment-Center auch ein Cross-Mentoring-Programm, Coaching-Maßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften sowie die individuelle Begleitung im Rahmen der Initiative „GROW“. Dazu kommen Angebote wie beispielsweise die Möglichkeit, in Teilzeit zu führen. Zudem werden bei vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen. Die wirtschaftliche Lage sowie das daraus resultierende konzernweite Restrukturierungsprogramm, um die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit zu sichern, haben im aktuellen Berichtsjahr die Vorhaben und Zielsetzung stark beeinflusst. Im Berichtsjahr wurde ein standardisiertes Reporting der für die Frauenquote relevanten Kennzahlen verwendet, um die Entwicklung engmaschig verfolgen und prognostizieren zu können. Durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie mussten weitere geplante Maßnahmen auf das kommende Jahr verschoben werden. Hierzu gehören ein Unconscious-Bias-Training für Führungskräfte (Training unter anderem zur Reflexion von Stereotypen), ein internes Mentoring-Programm sowie die Aktivierung eines Netzwerks für weibliche Führungskräfte und Potenzialkandidatinnen.

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Gesundheit, die Leistungsfähigkeit, die Motivation und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten und zu stärken, steht im Fokus der Präventionsarbeiten im Arbeits- und Gesundheitsschutz des Fraport-Konzerns.

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 durch die Geschäftsführer umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Konzern-Gesellschaften ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze eine gewünschte Handlungsoption.

Die Fraport AG hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz und eine Stabsstelle Arbeitsmedizin beim Vorstand Arbeitsdirektor implementiert. Sie berät und unterstützt die Unternehmensbereiche darin, den Arbeits- und Gesundheitsschutz weiterzuentwickeln. Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung steuert das betriebliche Gesundheitsmanagement. Das Occupational Safety Board (OSB) vertritt das Anliegen des Vorstands zur effektiven und wirksamen Organisation eines präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes für den Fraport-Konzern weltweit. Die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch ist im Occupational Health and Safety-Managementsystem- (OH&S-MS-)Board, das sich einmal jährlich konzernweit zusammenfindet, organisiert. Die am Standort Frankfurt ansässigen Konzern-Gesellschaften nehmen darüber hinaus an einem regelmäßig stattfindenden OH&S-MS-Sub-Board teil. Konzernübergreifende Aufgaben werden gemeinsam vorangetrieben, um effizient und ressourcenschonend zu arbeiten. Darüber hinaus gibt es einen Lenkungsausschuss des Fraport-Gesundheitsmanagements, bei dem konzern- und bereichsbezogene Gesundheitsmaßnahmen beraten und beschlossen werden.

Die Auswirkungen des Coronavirus waren im Geschäftsjahr 2020 seit März allgegenwärtig, sowohl im privaten als auch im beruflichen Umfeld. Fraport hat an den internationalen Konzern-Flughäfen ebenso wie am Standort Frankfurt betrieblich schnell darauf reagiert und es gelang, die verschiedensten behördlichen Auflagen für einen sicheren Betrieb zeitnah zu bewerten und umzusetzen. Es wurden umfangreiche sanitäre Maßnahmen getroffen und die Beschäftigten dazu aufgerufen, die Hygieneanweisungen zu befolgen. Die Flughäfen in Bulgarien und Brasilien haben bei Mitarbeitern Temperaturmessungen vor Arbeitsbeginn durchgeführt. Viele Beschäftigte arbeiten bis heute aus dem Homeoffice, um Infektionsketten zu verhindern. Zudem haben alle ausländischen Konzern-Gesellschaften ein detailliertes Kommunikationsangebot rund um das Thema Coronavirus-Pandemie entwickelt, um die Beschäftigten zu informieren und ihre Fragen zu beantworten.

Am Standort Frankfurt organisierten die medizinischen Dienste und die Arbeitsmedizin der Fraport AG in Zusammenarbeit mit den zuständigen Gesundheitsämtern im Zuge der Pandemieplanung eine Infektionskettenverfolgung. Bei Verdachtsfällen sowie in Bezug auf Kontaktpersonenmanagement (contact tracing), gesundheitlichen Fragen zum Thema SARS-CoV-2/COVID-19 stand die Beratung durch die Betriebsärzte der Arbeitsmedizin zur Verfügung.

Mit der im August neu implementierten SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) die erforderlichen Maßnahmen für den betrieblichen Infektionsschutz konkretisiert. Um die Umsetzung der Arbeitsschutzregel weiter zu erleichtern, haben die Bereiche Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin eine Handlungshilfe zur Organisation des Betriebs während der Coronavirus-Pandemie entwickelt. Damit erhalten Führungskräfte und Beschäftigte konkrete Empfehlungen und Schutzmaßnahmen, um den Arbeitsalltag sicherer zu gestalten, zum Beispiel Hinweise zum richtigen Lüften der Besprechung- und Büroräume oder zum korrekten Verhalten bei der Nutzung von Dienstfahrzeugen.

Die Unterweisung „Coronavirus-Pandemie-Schutzmaßnahmen“ für alle Beschäftigten wurde regelmäßig aktualisiert und bietet einen Überblick über die aktuellen Verhaltensempfehlungen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie haben im Jahr 2020 viele Beschäftigte von zu Hause gearbeitet. Um allen Mitarbeitenden auch von dort ein sicheres Arbeiten zu gewährleisten, hat der Arbeits- und Gesundheitsschutz eine „SafetyCard“ erstellt. Anschauliche Darstellungen vermitteln darin einen Überblick zu Vorsichtsmaßnahmen, wichtigen Informationen und Notfallnummern bei Tätigkeiten am häuslichen Arbeitsplatz.

Dadurch, dass viele Präsenzeinrichtungen wie Fitnessstudios pandemiebedingt schließen mussten, viele Beschäftigte in Kurzarbeit waren und zunehmend zu Hause arbeiten, hat das Fraport-Gesundheitsmanagement die digitalen Gesundheitsangebote erweitert. Hierzu zählten virtuelle Fitness- und Ernährungskurse, Apps sowie zahlreiche Newsletter.

Zudem wurden ergänzende Gefährdungsbeurteilungen für operative und administrative Tätigkeiten sowie für die Abfertigung der Flugzeuge, die per Hand be- und entladen werden (Handladungsflüge), erstellt. In Zusammenarbeit mit Arbeitsmedizin und Arbeitsschutz wurde festgelegt, wie Abstandsmarkierungen, der Einsatz von Hygieneschutzscheiben beziehungsweise -trennwänden und die Tragepflicht von Mund-Nasen-Schutzmasken zum Einsatz kommen.

Beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich ist es besonders wichtig, Arbeitssicherheitsstandards zu gewährleisten. Neben arbeitsplatzspezifischen Grund- und Wiederholungsschulungen für alle Beschäftigten und Führungskräfte bietet das Unternehmen auch Fahrsicherheitstrainings für Beschäftigte an. Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Bedingt durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurden diese Maßnahmen nur nach Bedarf weiter vorangetrieben.

Mit der regelmäßigen Analyse der Krankenquote und deren Korrelation mit internen und externen Einflussfaktoren evaluiert Fraport, wie effektiv die Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung sind (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

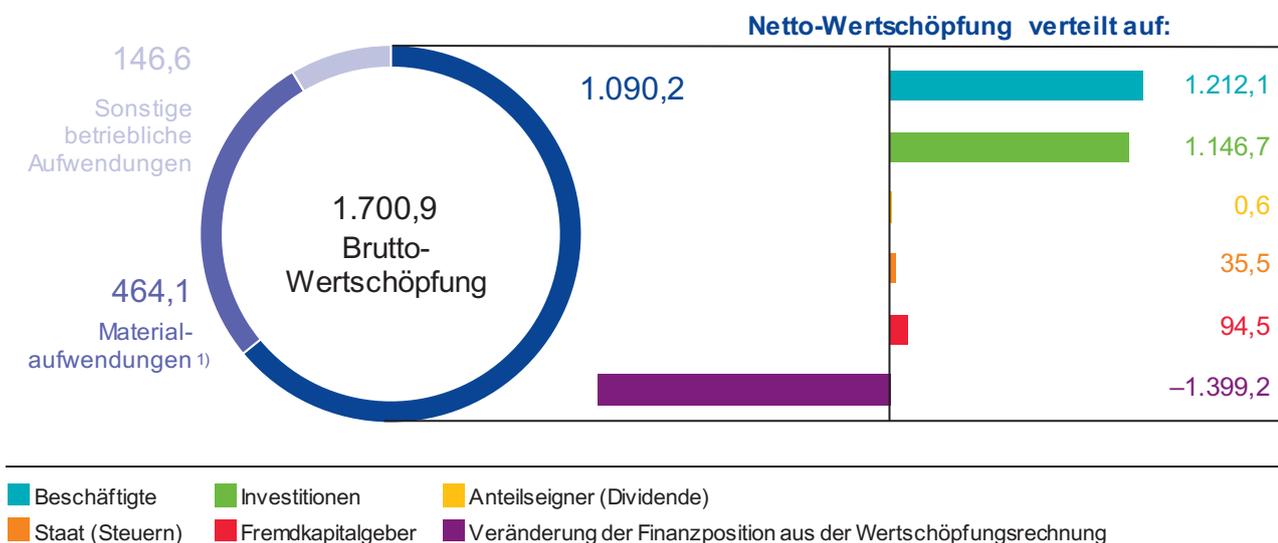
Beim Monitoring der Unfallentwicklung wurde mit der zunehmenden Internationalisierung des Fraport-Konzerns die bisher berichtete, eher im deutschsprachigen Raum verwendete 1.000-Mann-Quote ersetzt durch den internationalen Standard der sogenannten LTIF (Lost Time Injury Frequency). Diese berechnet sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio). Ziel ist ein Konzern-LTIF-Wert bis zum Jahr 2025 von nicht mehr als 22,5. Für das Jahr 2020 ergab sich ein LTIF-Wert von 13,5 im Vergleich zu 23,7 in 2019 (Vorjahreswert im Vergleich zum ursprünglich berichteten Wert aus 2019 hat sich aufgrund von nachgemeldeten Arbeitsstunden verändert). Dieses Ergebnis war dem coronabedingt deutlichen Verkehrsrückgang und der damit einhergehenden Arbeitsreduzierung geschuldet.

Sozialbelange

Der Flughafen Frankfurt ist eine der größten lokalen Arbeitsstätten Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen in Unternehmen, die Fraport mit dem Bau und der Modernisierung der Flughafeninfrastruktur beauftragt.

Unternehmensleistung

in Mio €



¹⁾ Ohne Berücksichtigung von Aufwendungen im Rahmen von kapazitativen Investitionen (IFRIC 12) und aus Leasingverhältnissen (IFRS 16)

Ziel ist es, positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Region beizutragen und die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) jährlich zu steigern. Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie reduzierte sich die Brutto-Wertschöpfung im Jahr 2020 deutlich und wird sich im Jahr 2021 gegenüber dem Berichtsjahr voraussichtlich deutlich erhöhen. Mittelfristig soll die Unternehmensleistung wieder stetig um mindestens 2 % pro Jahr gesteigert werden.

Zur direkten Wertschöpfung des Konzerns zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttung an die Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung auf rund 1,7 Mrd € (-50,7 %). Die Netto-Wertschöpfung betrug rund 1,1 Mrd € (im Vorjahr: rund 2,5 Mrd €). Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafenmitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughäfen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

Schallschutz

Flughäfen, die in der Nähe von Ballungsräumen liegen, sind eine Belastung für die Anwohner. Der Fraport-Konzern wirkt über die gesetzlichen Anforderungen hinaus permanent auf Maßnahmen hin, die die Fluglärmbelastung verringern. Die Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring.

Auch am Hauptstandort Frankfurt will Fraport so lärmarm wie möglich wachsen. 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 über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase berät. Die Messauswertungen und die Ergebnisse von Simulationsrechnungen berichtet die Fraport AG regelmäßig an die Aufsichtsbehörde sowie die FLK und veröffentlicht die Werte auf der Homepage www.fraport.com/de.

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“ erfasst die Pegelwerte an den stationären Messanlagen und kennzeichnet die Fluggeräusche der letzten drei Monate. Zeitgleich 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 Anspruchsgebiete für Schallschutzmaßnahmen beziehungsweise Entschädigungszahlungen an.

An den Konzern-Flughäfen setzt Fraport die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen und lokalen Regelungen zum Lärmschutz um. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben entsprechende Monitoringsysteme implementiert. Am Konzern-Flughafen in Ljubljana hat die für die Flugsicherung zuständige Behörde als Lärmschutzmaßnahme ein Verbot von Abflügen in Richtung Šenčur und Kranj zwischen 0 Uhr und 6 Uhr eingeführt. An den griechischen Flughäfen in Thessaloniki, Korfu und Rhodos soll ab 2021 ein permanentes Fluglärm-Monitoring implementiert werden. Außerdem sollen in Griechenland zukünftig Fluglärmbeschwerden über die Corporate Websites eingereicht und direkt bearbeitet werden.

Aktiver Schallschutz

Grundsätzlich ist zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu unterscheiden. Aktiver Schallschutz reduziert den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch lärm mindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren. Zu diesen Maßnahmen gehört die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), die einen steileren Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen ermöglicht. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in den beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt. Das verlängert die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde.

Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Für Flugbewegungen in den Nachtrandstunden ist aktuell ein Lärmentgeltzuschlag von 65 % zu entrichten. In der Kernnacht ab 23 Uhr beträgt der Zuschlag 300 %, um verspätete Flugbewegungen zu pönalisieren. Ab 2020 wurden die lärmbezogenen Entgelte insgesamt erhöht, wobei die Entgelte in den höheren Lärmkategorien stärker als in den niedrigen Lärmkategorien gestiegen sind.

Das im Jahr 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze trägt dazu bei, dass die Lärmbelastung tagsüber am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Werden diese überschritten, sollen Fraport AG und Fluggesellschaften prüfen, wie sie den Lärmpegel weiter reduzieren können. Aus dem im Jahr 2020 von den Bündnispartnern gemeinsam erarbeiteten Monitoringbericht geht hervor, dass die Lärmobergrenze auch im Jahr 2019 eingehalten worden ist. Hier werden immer die Werte des Vorjahres überprüft.

Passiver Schallschutz

Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben das Ziel, durch bauliche Anpassungen den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG bei rund 86.000 Haushalten gesetzlich dazu verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Ein Lärmschutzbereich definiert, welche Haushalte Anspruch auf die Unterstützung von Fraport haben.

Im Februar 2012 hat die Landesregierung mit der Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“ den betroffenen Anwohnern im Flughafenumfeld weitere, über den bisherigen Umfang hinausgehende Leistungen im Rahmen eines Regionalfonds zugesagt. Seit 1. Januar 2018 gilt das Regionallastenausgleichsgesetz, mit dem das Land Hessen für besonders stark von Fluglärm belastete Kommunen bis zum Jahr 2021 weitere 22,6 Mio € bereitstellt.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 39,2 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

Engagement in den Regionen

Gesellschaftliche Verantwortung ist für Fraport ein seit Jahren gepflegter Unternehmensgrundsatz. Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt.

Alle Aktivitäten sind in einer eigenen Abteilung innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmenskommunikation“ gebündelt und organisatorisch dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für diese Förderaktivitäten. Das Gebiet richtet sich nach Kreis- und Landesgrenzen unter Berücksichtigung der wichtigsten An- und Abflugrouten. Ändern sich diese, wird auch der Nachbarschaftsrahmen angepasst, zuletzt, als die Landebahn Nordwest im Jahr 2011 in Betrieb genommen wurde.

Spendenschwerpunkte sind die Förderung von sozialen und karitativen Einrichtungen und davon explizit solchen, die Maßnahmen aus den Bereichen Bildung, soziale Gleichstellung, Gesundheit und Integration von gesellschaftlichen Randgruppen beinhalten. Darüber hinaus können sich Mitarbeiter als Paten für ihren Verein um eine Spende bewerben.

Durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sieht sich die Fraport AG gezwungen, Ausgaben, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngeschäft stehen, zu reduzieren. Im März 2020 hat Fraport mitgeteilt, bis auf Weiteres keine finanziellen Unterstützungen in den Bereichen Sponsoring und Spenden bereitzustellen. Ab diesem Zeitpunkt wurden in 2020 nur noch bestehende Verträge und bereits zugesagte Förderungen erfüllt. Diese werden im Folgenden erläutert.

Das Sportsponsoring umfasst in der Region Rhein-Main sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS oder Eintracht Frankfurt, mit denen die Fraport AG langfristige Verträge geschlossen hat. Im Bereich Basketball sponsert Fraport nicht nur das Bundesliga-Team, sondern unterstützt mit Spenden auch das Projekt „Basketball macht Schule“.

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport mit langfristigen Partnerschaften unter anderem für das Rheingau Musik Festival und die Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung.

Mit der Stiftung ProRegion unterstützt Fraport seit über 20 Jahren finanziell die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ins Berufsleben. Neben Projekten zur beruflichen und sozialen Integration von jungen Geflüchteten werden kontinuierlich Projekte zur Berufsorientierung und Kompetenzfeststellung in allgemeinbildenden Schulen gefördert. Da die Stiftung lediglich fördernd tätig ist, ist sie auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit bewährten Trägern der Jugendberufshilfe angewiesen. Dazu gehören die in Frankfurt ansässige Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e.V., der Evangelische Verein für Jugendsozialarbeit, der Verein für Kultur und Bildung e.V. sowie das Berufsbildungswerk Südhessen in Karben.

Als einer der größten Arbeitgeber in Hessen setzt die Fraport AG mit zwei Berufsvorbereitungsprogrammen einen Schwerpunkt bei der beruflichen Integration junger Menschen. Die Programme „Startklar“ und „BIFF“ (Berufliche Integration von Flüchtlingen in Frankfurt Rhein-Main) richten sich an Jugendliche ohne Ausbildungsplatz beziehungsweise junge Geflüchtete. Rund 60 % der Teilnehmenden haben bislang die jährlichen Programme erfolgreich abgeschlossen und begannen eine Berufsausbildung.

Aufgrund der massiven wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie hat die Fraport AG den Umweltfonds aufgelöst. Mit dem Fonds hat der Konzern seit 1997 über 39 Mio € in mehr als 1.150 Projekte für Natur- und Umweltschutz, Umweltforschung und -bildung in der Rhein-Main-Region investiert. Eines der bekanntesten Projekte ist der Regionalpark RheinMain, der sich zwischen Rüdesheim, Wetterau, dem Kinzigtal und dem Hessischen Ried erstreckt und über ein Rad- und Wegenetz von über 550 km Gesamtlänge erlebbar ist.

An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Bei den Spenden- und Sponsoringaktivitäten stehen insbesondere die Bereiche Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie musste im Jahr 2020 auch bei den internationalen Konzern-Gesellschaften ein Großteil der Maßnahmen verschoben werden, bis eine deutliche Verbesserung des Verkehrsaufkommens und somit der wirtschaftlichen Situation eintritt.

Umweltbelange

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben große Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, den damit einhergehenden ökologischen Anforderungen gerecht zu werden.

Sich mit den Umweltbelangen intensiv auseinanderzusetzen, ist vor allem bei Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung. Es gilt, die Wachstumsziele im Einklang mit dem Umweltschutz zu verfolgen. Sowohl der Ausbau an den brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre als auch am Flughafen Lima sowie in Frankfurt ist an Umweltauflagen geknüpft. Die Europäische Investitionsbank (EIB) fordert für die Finanzierung des Terminals 3 am Standort Frankfurt jährlich einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Berücksichtigung wesentlicher Umweltaspekte enthält.

Fraport hat sich dazu verpflichtet, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch www.fraport.de/verantwortung). Dazu berichten die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen und Projekten sowie damit einhergehende Verbesserungen an die Fraport AG, die die Kennzahlen für die Berichterstattung (siehe auch „GRI- und UN-Global Compact Index 2020“ und Umwelterklärung) zusammenführt.

Klimaschutz

Der Vorstand hat die CO₂-Emission als bedeutsamste Kennzahl bestimmt, um die Umweltauswirkungen zu messen. Diese soll konzernweit reduziert werden (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Um den Fraport-Energieverbrauch am Standort Frankfurt darzustellen, zu analysieren und zu steuern, setzt der Konzern seit 2013 mit dem CO₂- und Energieverbrauchs-Controlling ein eigenes Instrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zeitnah Aussagen zur aktuellen CO₂-Emission der Fraport AG zu treffen und Fehlentwicklungen bei den strategischen CO₂-Zielen für Fraport frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dient der monatliche Energieverbrauch von Gebäuden, Anlagen und Equipment. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

Die Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhebt und überwacht die CO₂-Emissionen der Fraport AG und des Fraport-Konzerns. Der Vorstand wird quartalsweise über die Entwicklung am Standort Frankfurt und normalerweise halbjährlich über die Konzern-Emissionen informiert. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der CO₂-Emission für die Fraport AG auf Objektebene halbjährlich über ein detailliertes Monitoring berichtet. Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde das Halbjahresreporting 2020 ausgesetzt. Die Monitoring-Berichterstattung für das Gesamtjahr 2020 an den Vorstand fand wie gewohnt statt.

Seit 2014 gibt es ein eigenes Gremium, den sogenannten Energiezirkel, dessen Vorsitz der Vorstand Controlling und Finanzen innehat. Es trifft sich zweimal jährlich und berichtet alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt an den Gesamtvorstand. Das bislang gesetzte Ziel, den Energieverbrauch um 20 % bis zum Jahr 2022 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 zu senken, wird aufgrund der Zurückstellung investiver Maßnahmen als Reaktion auf die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie vorläufig ausgesetzt. Gleichwohl findet weiterhin sowohl das Monitoring der laufenden langfristigen Energieeinsparmaßnahmen als auch eine stetige Prüfung auf weitere mögliche Maßnahmen statt, um auch während der Pandemie Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden, Anlagen und Prozessen aufzudecken.

Fraport wechselt nach und nach bei Fahrzeugen auf dem Vorfeld zu emissionsfreien Alternativen. Hierzu hat der Flughafenbetreiber im Jahr 2020 zwei Elektrobusse für den Transport von Passagieren getestet. Im September 2020 hat Fraport eine neue Luftfrachthalle in der CargoCity Süd an die künftige Betreibergesellschaft Swissport Cargo Services Deutschland GmbH übergeben. Mit der Halle soll im Januar 2021 auch die erste große Photovoltaik-Anlage am Flughafen Frankfurt in Betrieb gehen. Sie wird pro Jahr etwa 1,5 Mio Kilowattstunden klimaneutralen Strom erzeugen. Damit ließen sich mehr als 450 Haushalte mit vier Personen ein Jahr lang mit Strom versorgen.

Fraport beabsichtigt außerdem, in Wind- und Sonnenenergie zu investieren. Ziel ist es, mit regenerativen Energien den eigenen Strombedarf am Standort Frankfurt weitestgehend zu decken.

Ein Beleg für das erfolgreiche CO₂-Management der Fraport ist die Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI (Airports Council International). Sie hat sich seit 2010 zum weltweiten Standard für CO₂-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert den Nachweis sowohl eines CO₂-Reduktionsziels, eines CO₂-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft sind. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Im vergangenen Geschäftsjahr haben die Konzern-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien sowie die griechischen Flughäfen Kefalonia, Mytilini, Rhodos und Thessaloniki – erstmals auch

Chania und Samos – das Level 1 („Mapping“) erreicht. Der Flughafen Lima hat erstmals an der Airport Carbon Accreditation teilgenommen und erfolgreich ein Zertifikat für Level 1 erhalten. Der Flughafen in Antalya befindet sich bereits auf Level 3+ („Neutrality“). Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sind jedoch normalerweise dazu verpflichtet, ihre CO₂-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen. Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie hat der Vorstand beschlossen, die Verpflichtung einer externen Testierung der CO₂-Emissionen für das Jahr 2020 auszusetzen.

Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie reduzierte sich die CO₂-Emission im Fraport Konzern deutlich, es wurden aber auch weiterhin Effekte aus laufenden Energieeinsparprogrammen zur Verbesserung der Energieeffizienz erzielt (siehe auch Kapitel „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“).

Umwelt- und Naturschutz

Die Fraport-Umweltpolitik verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt. Dazu sind in der Fraport AG sowie in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden müssen, Umweltmanagementsysteme installiert. Diese sind fast ausnahmslos nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder der europäischen EMAS-Verordnung zertifiziert beziehungsweise validiert. Das „Eco Management and Audit Scheme“ ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für freiwilliges Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung. Diese erfolgt durch staatlich überwachte Umweltgutachter. EMAS gilt als das weltweit anspruchsvollste Umweltmanagementsystem. Die Fraport AG ist seit 20 Jahren EMAS-validiert.

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle für das Unternehmen relevanten Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall, abgedeckt. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Flughäfen und Tochtergesellschaften zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort. Gesellschaften, die neu in den Fraport-Konzern aufgenommen werden und noch kein Umweltmanagementsystem besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein solches einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren es 85,9 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften.

In Frankfurt erweitert die Fraport AG die Grünflächen, wo es möglich ist. Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens wertet die Fraport AG – im Einklang mit einer gesetzlichen Auflage des Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafen ausbau – rund 2.300 Hektar Flächen naturschutzfachlich auf: Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte. Der Ausgleich für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten.

Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 bestanden für ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 15,1 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 40 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

Die biologische Flugsicherheit obliegt dem Wildlife Hazard Management. An den internationalen Konzern-Flughäfen wird es entsprechend den internationalen Regelungen sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender nationaler und lokaler Vorgaben umgesetzt. Entsprechende eigene Monitoringsysteme sind implementiert. Das Wildlife Hazard Management an den Konzern-Flughäfen befasst sich unter anderem mit der Überwachung von Vögeln, um einen sicheren operativen Betrieb zu gewährleisten. Hierzu zählt neben der Biotopgestaltung und den standardisierten Tierbeobachtungen auf und um den Flughafen auch Vergrämung durch akustische und visuelle Reize. Die Grünflächen zu pflegen, ist Voraussetzung dafür, die Zahl potenzieller flugsicherheitsrelevanter Tiere auf dem Flughafengelände zu reduzieren. Dies wird ebenfalls durch das Wildlife Hazard Management sichergestellt.

Luftqualität

Die Fraport AG beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Luftqualität am Standort Frankfurt. Für Flughäfen besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität, dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emission) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt (Immission) zum Ziel gesetzt. Auf dem Flughafen Frankfurt wird die Luftqualität bereits seit 2002 an mehreren Standorten messtechnisch überwacht.

Organisatorisch ist die Abteilung „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des Strategischen Geschäftsbereichs „Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ für das Thema Luftqualität zuständig. Sie informiert den Vorstand in einem jährlichen Reporting über die gemessenen Jahresmittel- und Jahreskennwerte der Luftschadstoffe auf dem Flughafengelände. Die Messergebnisse veröffentlicht die Fraport AG regelmäßig im „Lufthygienischen Jahresbericht“ auf der Homepage. Sie belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der Messung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Die Fraport AG arbeitet mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, um die sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) zu erforschen. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Schadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Zu möglichen gesundheitlichen Auswirkungen gibt es bisher noch keine belastbaren Aussagen. Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das FFR auf Bitten der Landesregierung das Thema in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen. Es wurde beim UNH ein Arbeitskreis „UFP“ eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Der Arbeitskreis hat zunächst die Kenntnisse einer Expertenanhörung zu UFP aus 2019 gesammelt und auf dieser Grundlage eine Leistungsbeschreibung zu einem Studiendesign einer UFP-Belastungsstudie erarbeitet. Ende des Jahres 2020 wurde die Entwicklung des Studiendesigns ausgeschrieben.

Durch die Coronavirus-Pandemie ist die Belastung mit UFP rund um den Flughafen Frankfurt teilweise stark gesunken. Zu diesem Schluss kommt das HLNUG in seinem im Herbst 2020 veröffentlichten „3. Bericht zur Untersuchung der regionalen Luftqualität auf ultrafeine Partikel (UFP) im Bereich des Flughafens Frankfurt“. Die Messwerte sind dabei allerdings stark windabhängig. Weil sich die einzelnen Messstandorte – je nach Lage und typischerweise vorherrschender Windrichtung – unterschiedlich häufig in der Abluft des Flughafens befinden, messen manche Stationen einen höheren UFP-Beitrag als andere. Somit variierte die Reduktion der mittleren UFP-Konzentrationen im Zeitraum 23. März bis 30. Juni 2020 gegenüber dem Zeitraum vor der Pandemie zwischen 44 und 6 %.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile von Luftschadstoffen. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO_2) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Laut dem HLNUG ist während der Coronavirus-Pandemie keine Minderung der bodennahen Stickoxid- oder Feinstaubkonzentrationen in der Rhein-Main-Region allein durch den reduzierten Flugverkehr zu erkennen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

Informationen darüber, wer welchen Anteil an der Gesamtbelastung einer Region hat, sollen Rechenmodelle geben, die für einen vorgegebenen Untersuchungsraum alle relevanten Schadstoffquellen und deren Emissionen erfassen. Das Programm LASPORT berücksichtigt verschiedene flughafenbezogene Emissionsquellen in der unteren Atmosphäre, erstellt Ausbreitungsberechnungen und visualisiert die Belastung. Der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) hat das Programm 2002 in Auftrag gegeben. Der Anbieter hat es seitdem in enger Abstimmung mit der Fraport AG und weiteren Anwendern weiterentwickelt. Die Fraport AG verwendet die jeweils aktuelle Version.

In den nächsten Jahren sollen die Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs jährlich erfasst werden können. Daraus lassen sich dann auch Potenziale identifizieren, wie diese verringert werden können. Die Reduktionsmaßnahmen ließen sich dann besser kontrollieren und ihr Erfolg messen. Die erfassten Daten dienen außerdem als Grundlage, um den Anteil des Flughafens an den Immissionen im Umland zu ermitteln. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann wichtig, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß dem Flughafen Frankfurt zuzuordnen sind.

Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Emissionen der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoffe. Das emissionsbezogene Entgelt zahlen Airlines je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent im Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off Cycle“, LTO-Zyklus) eines Flugzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Flugzeugturbinen stoßen neben eingemischter Luft (circa 90 %) vor allem Kohlendioxid (circa 7 %) und Wasserdampf (circa 3 %) aus. Die zusätzlich entstehenden Schadstoffe Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe und Ruß ergeben insgesamt einen Anteil von weniger als einem Prozent. Das Emissionsspektrum der Flugzeugturbinen entspricht dem des Straßenverkehrs. Die von den Flugzeugen emittierten Mengen dieser Schadstoffe am Standort Frankfurt veröffentlicht Fraport jährlich in der Umwelterklärung.

Neben dem Flugbetrieb entstehen Luftschadstoffe an Flughäfen auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Als Reduktionsmaßnahme stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um. Bereits 24 % der Fraport-Fahrzeuge bei den Bodenverkehrsdiensten am Flughafen Frankfurt verfügen über einen elektrischen Antrieb.

Die internationalen Konzern-Flughäfen folgen den jeweiligen Anforderungen der nationalen Gesetzgebung. So wird auch an den griechischen Regionalflughäfen die Luftqualität messtechnisch überwacht. Da hier keine Überschreitung der zulässigen Vergleichswerte vorliegt, sind keine Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität notwendig.

Forschung und Entwicklung

Die Wirtschaft heute ist geprägt von Schnelligkeit und Unsicherheit, wodurch Unternehmen aller Branchen und auch in etablierten Geschäftsmodellen zunehmend unter Druck geraten, Digitalisierung und Innovation stärker in den Fokus ihres Handelns zu rücken. Wesentlich dabei sind auch die veränderten Erwartungen von Kunden und Mitarbeitern an Unternehmen. Um in diesem dynamischen und nicht zuletzt durch die Coronavirus-Pandemie hoch volatilen Marktumfeld langfristig erfolgreich agieren zu können, verfolgt Fraport das Ziel, durch die Einführung neuer Technologien und die kontinuierliche Optimierung von Prozessen den unterschiedlichen Kundenbedürfnissen zu entsprechen und dabei betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht zu werden.

Die Fraport AG betreibt keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, sondern ist stets darauf bedacht, im Markt erfolgreich erprobte Lösungen zeitnah in ihre Prozesse zu integrieren. Der Fokus liegt somit auf der kontinuierlichen Beobachtung von Märkten und Technologien durch den Aufbau und die Pflege globaler Netzwerke, um erfolgversprechende Entwicklungen schnellstmöglich zu erkennen. Neben der Teilnahme an internationalen Austauschformaten mit anderen Flughäfen und selbstverständlich auch innerhalb des Fraport-eigenen Netzwerks erfolgt auch ein branchenübergreifender Dialog über die im Jahr 2020 gestartete Mitgliedschaft im Netzwerk von Plug and Play LLC. Erste Beispiele für die Übertragung von Technologien anderer Branchen auf Prozesse an unseren Flughäfen sind die Erprobung von „Lidar“-Sensoren aus der Automobilindustrie zur Messung von Personenströmen sowie die Nutzung von Sensortechnologie aus der Fertigungsindustrie zur Ermöglichung von „Predictive Maintenance“-Lösungen für die Gepäckförderanlage.

Zur Koordination der Digitalisierungs-Aktivitäten wurde im Geschäftsjahr 2020 die „Digital Factory“ ins Leben gerufen, deren Schwerpunkt auf der Optimierung operativer Prozesse liegt. Die „Digital Factory“ handelt im Auftrag und zur Unterstützung der Geschäftsbereiche, indem sie ermöglicht, in kurzer Zeit ein „Minimum Viable Product“ (MVP) in Betrieb zu nehmen. Für eine weiterführende Umsetzung wird das MVP an den Geschäftsbereich und den Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie übergeben. Ziel ist letztlich der Wissenstransfer im gesamten Fraport-Konzern und dadurch die Skalierung von Lösungen über den Standort Frankfurt hinaus.

Mit dem größten Kunden am Standort Frankfurt, der Deutschen Lufthansa AG, und der StarAlliance konnte im November 2020 eine erste Ausbaustufe des biometrischen Passagierprozesses für zunächst ausgewählte Passagiere der Lufthansa in Betrieb genommen werden. Seither ist es möglich, nach vorheriger Registrierung kontakt- und berührungslos die Bordkartenkontrolle zu passieren sowie an ausgewählten Gate-Positionen das Flugzeug zu betreten. In einer nächsten Ausbaustufe wird auch die Gepäckaufgabe um eine biometrische Option erweitert sowie perspektivisch die Grenzkontrolle ebenfalls biometrisch ermöglicht. In der Folge ergibt sich für den Fluggast ein neues und nahtloseres Reiseerlebnis am Flughafen.

Neben der Anwendung erprobter Lösungen aktiviert Fraport in geringem Umfang Entwicklungskosten von selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten. Dies betrifft im Wesentlichen Software im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gepäckförderanlage sowie in den operativen Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Frankfurt, die im Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ entwickelt wird (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4 und Tz. 19).

Im Berichtsjahr 2020 wurden über das konzernweite Ideenmanagement 229 Ideen eingereicht (im Vorjahr: 411) und 24 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 33). Vor allem aufgrund der umfangreichen Kurzarbeit wurde ein Rückgang der eingereichten Ideen verzeichnet. Dennoch konnte erneut die hohe Kompetenz der Mitarbeiter über alle Bereiche hinweg genutzt werden, um vor allem Verbesserungen der betrieblichen Prozesse zu bewirken.

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2020

Die deutschen Aktienmärkte zeigten im Geschäftsjahr 2020 aufgrund der Coronavirus-Pandemie eine sehr volatile Entwicklung. Der deutsche Leitindex DAX schloss im Berichtszeitraum bei 13.718 Punkten und mit einem Plus von 3,5 % leicht über dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2019. Der MDAX verzeichnete im zurückliegenden Geschäftsjahr einen etwas stärkeren Anstieg um 8,8 % auf 30.796 Punkte. Die insgesamt positive Entwicklung der Aktienmärkte war von einer stark unterschiedlichen Performance der Einzelwerte geprägt. Während einige Branchen bis zum Jahresende noch stark von der Coronavirus-Pandemie getroffen waren, konnten zahlreiche Unternehmen den Auswirkungen der Krise im Laufe des Jahres erfolgreich gegensteuern oder sind als Gewinner aus der Krise hervorgegangen. Besonders stark hat die Coronavirus-Pandemie unter anderem den Luftverkehr betroffen, darunter Flughafenbetreiber, Fluggesellschaften und Flugzeugbauer (siehe auch Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“ sowie „Geschäftsverlauf“).

Nachdem sich DAX und MDAX zu Jahresbeginn noch in etwa auf dem Niveau des Vorjahresschlusskurses bewegten, markierten beide Indizes Mitte März 2020 aufgrund der rasanten weltweiten Ausbreitung der Coronavirus-Pandemie und der wirtschaftlichen Folgen ihren Tiefpunkt bei einem Kurseinbruch um 36,3 % beziehungsweise 36,7 % (jeweils gegenüber den Jahresschlusswerten 2019). Bis zum Ende des ersten Quartals erholten sich DAX und MDAX leicht und verzeichneten insgesamt Rückgänge um 25,9 % und 27,1 %. Im zweiten Quartal setzte trotz des weitreichenden Lockdowns sowohl im DAX als auch im MDAX eine leichte Korrektur der Kursabschläge aus dem ersten Quartal ein, was sich deutlich positiv auf die Entwicklung der Indizes auswirkte. So schlossen DAX und MDAX das zweite Quartal mit einem Plus von 25,4 % und 25,1 % gegenüber den Schlusswerten des ersten Quartals ab. Vor dem Hintergrund sinkender Infektionszahlen in Europa, geringerer Einschränkungen des öffentlichen Lebens und des teilweisen Abbaus von Reiserestriktionen verzeichneten DAX und MDAX im dritten Quartal ein leichtes Wachstum um 3,7 % beziehungsweise 4,5 %. Positiv beeinflusst von der Zulassung eines ersten Impfstoffs gegen das Coronavirus im vierten Quartal 2020, konnten DAX und MDAX auch in diesem Quartal noch einmal deutlich um 7,5 % beziehungsweise 14,0 % zulegen.

Entgegen dem allgemeinen Markttrend entwickelte sich die Fraport-Aktie bei einem Schlusskurs von 49,36 € deutlich negativ (im Vorjahr: 75,78 €). Nach einem signifikanten Kursverlust von 51,3 % im ersten Quartal 2020 konnte die Aktie auch im zweiten Quartal nur leicht um 5,2 % zulegen. Im dritten Quartal schwächte sich die Entwicklung der Aktie noch einmal deutlich ab, was zu einem Kursrückgang um 13,0 % führte. Im vierten Quartal erlebte der Fraport-Aktie infolge der Zulassung eines ersten Impfstoffs gegen das Coronavirus im November einen Aufschwung und verzeichnete im letzten Quartal des Jahres einen signifikanten Kursanstieg um 46,1 %. Insgesamt lag der Rückgang der Fraport-Aktie in 2020 bei 34,9 %.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag zum Jahresschluss bei 4,6 Mrd € (im Vorjahr: 7,0 Mrd €). Die Aktie belegte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 38. Rang der 60 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 22). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (Xetra-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 27. Rang der MDAX-Titel (im Vorjahr: Rang 51). Mit durchschnittlich 398.143 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie in 2020 deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 128.953).

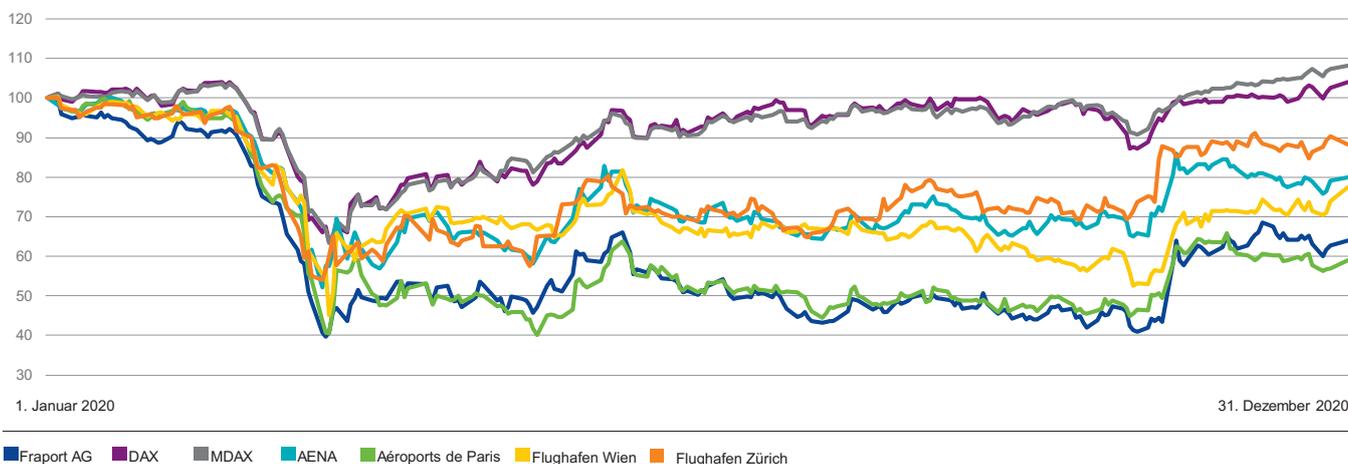
Fraport-Aktie

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Eröffnungskurs in €	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94
Schlusskurs in €	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39
Veränderung absolut in €	-26,42	+13,32	-29,40	+35,69	-2,77	+10,90	-6,35	+10,45
Veränderung in %	-34,9	+21,3	-32,0	+63,5	-4,7	+22,7	-11,7	+23,8
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	75,50	78,68	96,94	91,86	58,94	62,30	57,77	57,41
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	30,01	61,44	61,56	55,26	45,25	48,04	47,19	42,33
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	44,52	73,20	79,18	74,12	51,77	56,34	52,13	48,83
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	398.143	128.953	160.367	173.015	173.666	151.188	100.101	118.554
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	4.564	7.007	5.776	8.494	5.192	5.443	4.436	5.020

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen auf: AENA -17,6 %, Aéroports de Paris -41,3 %, Flughafen Wien -19,9 %, und Flughafen Zürich -11,7 %.

Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2020

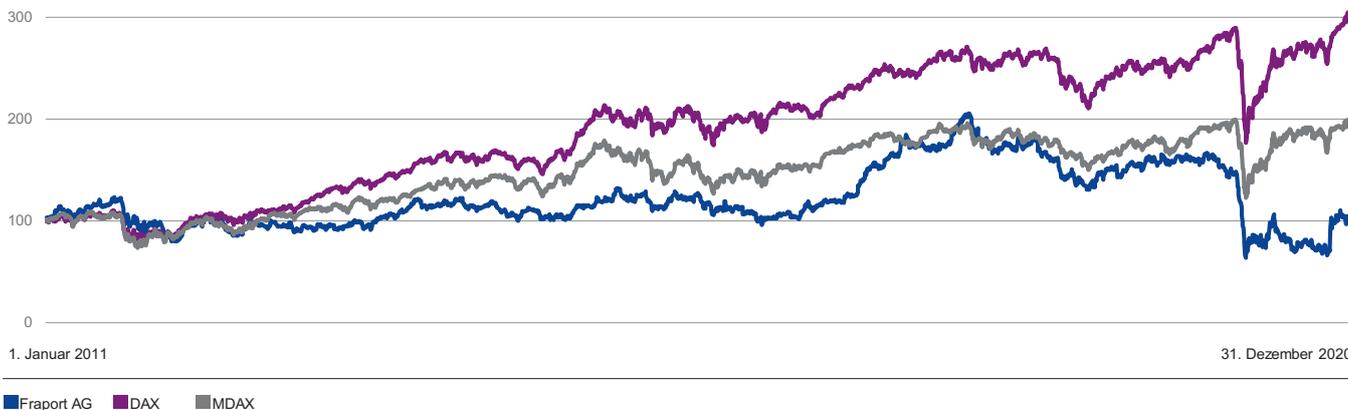
in % (auf 100 indiziert)



Quelle: vwd group / EQS Group AG

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

in % (auf 100 indiziert)



Quelle: vwd group / EQS Group AG

Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

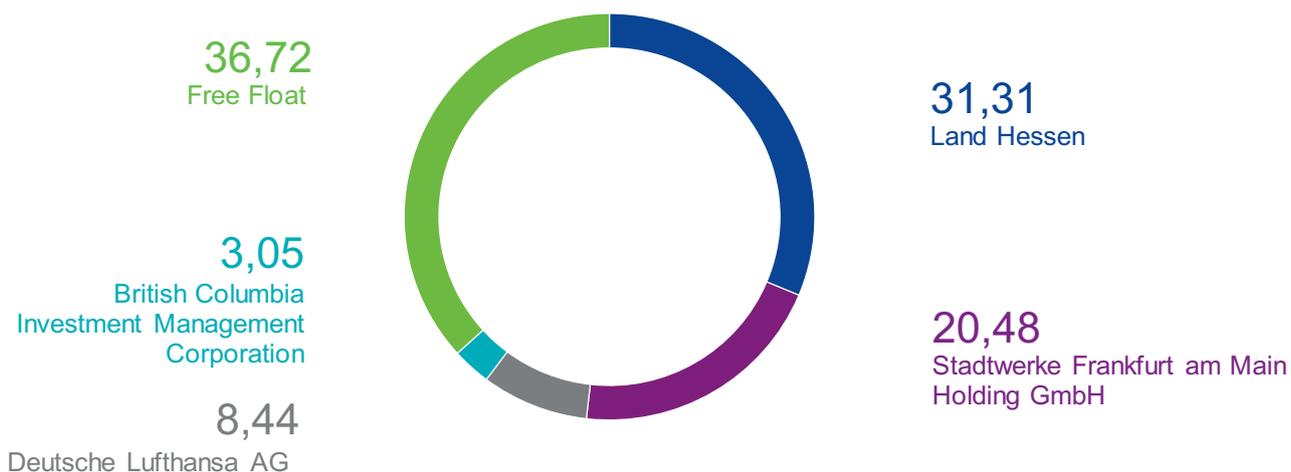
Stimmrechtsmitteilungen gemäß §§ 33 und 34 WpHG

Stimmrechtsinhaber ¹⁾	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
BlackRock, Inc.	24. Februar 2020	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,01 %
BlackRock, Inc.	26. Februar 2020	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,98 %
BlackRock, Inc.	27. Februar 2020	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03 %
BlackRock, Inc.	2. März 2020	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,94 %
British Columbia Investment Management Corp.	8. Mai 2020	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,05 %
Lazard Asset Management LLC	13. November 2020	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,26 %
BlackRock, Inc.	16. November 2020	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,04 %
BlackRock, Inc.	18. November 2020	Freiwillige Meldung	3,10 %
BlackRock, Inc.	30. November 2020	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,18 %

¹⁾ Sämtliche Stimmrechte werden nach § 34 WpHG zugerechnet.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2020¹⁾

in %



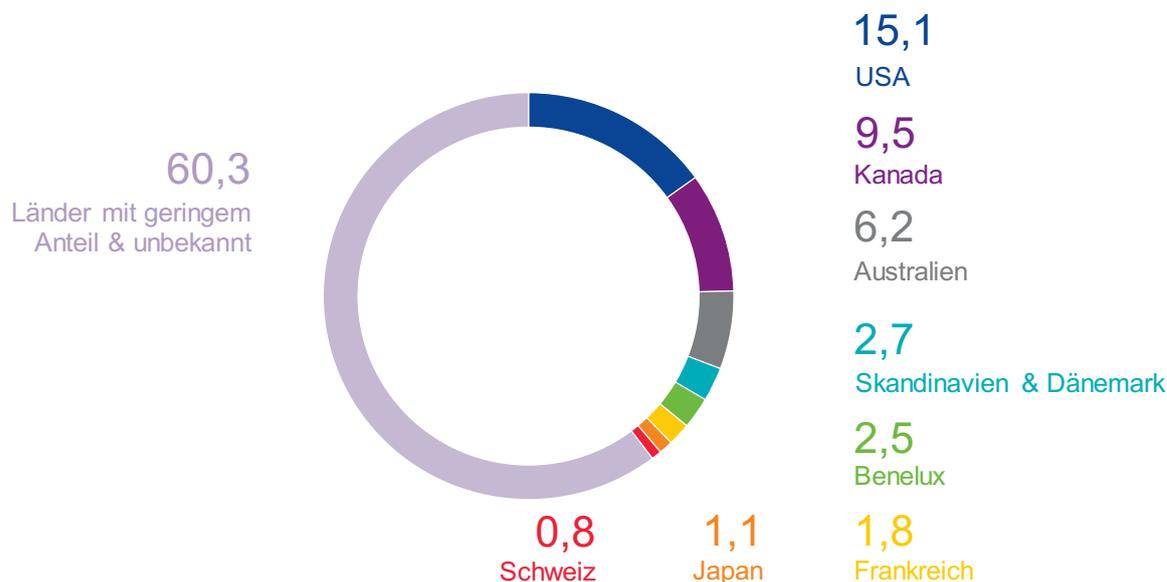
¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2020 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Die Mehrheit der rund 92,5 Mio Aktien entfällt mit zusammengerechnet 51,79 % auf deutsche Gebietskörperschaften. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadt Frankfurt am Main 20,48 %, wobei dieser Stimmrechtsanteil mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH gehalten wird. Die Deutsche Lufthansa AG hielt 8,44 % beziehungsweise gut 7,8 Mio Stückaktien und ist damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Die British Columbia Investment Management Corporation, als größter institutioneller Investor, hielt zum 31. Dezember 2020 3,05 %.

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

Streubesitz-Verteilung¹⁾

in %



¹⁾ Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2020 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 nicht zusammengefasst.

Quelle: Bloomberg

Dividende für das Geschäftsjahr 2020 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Fraport verfolgt eine kontinuierliche Dividendenpolitik. Ziel ist, die Aktionäre angemessen und langfristig orientiert an der Geschäftsentwicklung zu beteiligen. In diesem Zusammenhang strebt der Vorstand an, etwa 40 % bis 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG auszuschütten. Der zweite Grundsatz der Dividendenpolitik – eine im Vorjahresvergleich mindestens stabile Dividende je Aktie – wurde im vergangenen Geschäftsjahr aufgrund der stark negativen Effekte der Coronavirus-Pandemie auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns vorübergehend ausgesetzt.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern und des daraus resultierenden negativen Konzern-Ergebnisses im Geschäftsjahr 2020, beabsichtigen der Vorstand und der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, im Geschäftsjahr 2021 keine Dividende für das Berichtsjahr auszuschütten.

Investor Relations (IR)

Eine zeitnahe, konsistente und transparente Kommunikation mit Investoren und Analysten besitzt für die IR-Arbeit der Fraport AG höchste Priorität. Dabei pflegt das IR-Team den persönlichen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen sowie in Terminen am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- sowie Gruppentermine und Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens und dem Finanzvorstand statt. Aufgrund von Kontakt- und Reisebeschränkungen infolge der Coronavirus-Pandemie fanden diese allerdings nahezu ausschließlich virtuell statt. Zentrales Thema der Gespräche waren in 2020 die Auswirkungen der Krise auf die Liquiditätssituation, Finanzierungs- und Gegensteuerungsmaßnahmen des Unternehmens, insbesondere vor dem Hintergrund fortlaufender Investitionen in die Errichtung des Terminals 3 sowie zu einem Großteil ausbleibender Umsätze. Von besonderem Interesse waren darüber hinaus die Passagierprognosen sowohl für das Berichtsjahr als auch mittelfristig bis zum Erreichen des Vorkrisenniveaus. Teil der Gespräche war häufig auch Fraports Strategie im Umgang mit den Flughafenentgelten vor dem Hintergrund des Verkehrseinbruchs. Im internationalen Geschäft wurden ebenfalls die prognostizierten Verkehrsentwicklungen, mögliche operative Gegensteuerungsmaßnahmen und die laufenden und anstehenden Investitionen an den Konzern-Flughäfen in Peru, Brasilien sowie Griechenland thematisiert. Darüber hinaus erkundigten sich Investoren nach möglichen Erweiterungen und Reduzierungen des Portfolios.

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 erstmalig virtuelle

Hauptversammlung im Mai 2020 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.de rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Hauptversammlung

Auf der vergangenen virtuellen Hauptversammlung am 26. Mai 2020 erhielt Fraport von seinen Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 73.818.142 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (79,86 % vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Konzern-Homepage unter www.hauptversammlung.fraport.de veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 wird am 1. Juni 2021 erneut virtuell stattfinden.

Kapitalmarktrelevante Daten

		2020	2019
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 %	-34,9	22,1
Beta relativ zum MDAX		1,36	0,87
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	-7,12	4,55
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	-7,09	4,54
Kurs-Gewinn-Verhältnis		-6,9	16,7
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, Ethibel Sustainability Index (ESI) Excellence Europe

¹⁾ Inklusive der eigenen Aktien.

²⁾ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

³⁾ Bezogen auf die vorgeschlagene Dividende (2020).

Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG

Der Lagebericht der Fraport AG und der Konzern-Lagebericht sind zusammengefasst. 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 die Rückstellungen und das Anlagevermögen betreffen. Der Anhang zum Jahresabschluss 2020 ist auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.com/de/investoren/publikationen.html verfügbar.

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 operative Entwicklung der Fraport AG war im Geschäftsjahr 2020 aufgrund der Coronavirus-Pandemie in bislang nicht gekanntem Ausmaß negativ, was zu einem signifikanten Umsatzrückgang und in der Folge zu massiv rückläufigen Ergebniszahlen geführt hat.

Die Umsatzerlöse der Fraport AG waren im Geschäftsjahr 2020 aufgrund dessen um 52,5 % auf 1.063,3 Mio € (–1.173,0 Mio €) rückläufig. Wie in den Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen um 5,9 Mio € unter Vorjahr. In 2019 enthielten diese mit 12,8 Mio € Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an dem Konzern-Unternehmen Energy Air. Die **Gesamtleistung** verringerte sich um 1.178,5 Mio € auf 1.125,0 Mio € (–51,2 %).

Der Personalaufwand stieg insbesondere aufgrund des im laufenden Geschäftsjahr initiierten Freiwilligenprogramms „Relaunch 50“ um 132,4 Mio € auf 847,5 Mio €. Gegenläufig wirkte sich die seit Ende März 2020 eingeführte Kurzarbeit sowie die Reduzierung der Beschäftigtenzahl auf den Personalaufwand aus. Bereinigt um Sondereinflüsse betrug der Personalaufwand 552,8 Mio €.

Der Materialaufwand sank unter anderem aufgrund deutlich geringerer Aufwendungen für Fremdleistungen und Fremdpersonal um 200,9 Mio € auf 539,6 Mio €. Der gesamte operative Aufwand betrug 1.516,2 Mio € (–104,3 Mio €).

Das **EBITDA vor Sondereinflüssen** der Fraport AG belief sich im Berichtsjahr auf –96,5 Mio €. Das **EBITDA** betrug –391,2 Mio € (–1.074,2 Mio €). Die **Abschreibungen** lagen mit 331,9 Mio € annähernd auf Vorjahresniveau.

Ursächlich für das reduzierte **Finanzergebnis** in Höhe von 2,3 Mio € (im Vorjahr: 63,9 Mio €) war vor allem ein deutlich niedrigeres Beteiligungsergebnis inklusive Ergebnisübernahmen (–74,2 Mio €). Letzteres ist insbesondere auf geringere Dividenden der Konzern-Gesellschaften in Antalya, Malta und Bulgarien zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich ein um 9,7 Mio € verbessertes, negatives Zinsergebnis aus.

Das **EBT** lag bei –720,8 Mio € (–1.078,7 Mio €). Die Ertragsteuerentlastung in Höhe von 129,7 Mio € (im Vorjahr: Steueraufwand von 82,1 Mio €) resultierte aus der Aktivierung von latenten Steuern aufgrund steuerlich nutzbarer Verlustvorträge. Der Jahresfehlbetrag belief sich entsprechend auf –591,1 Mio € (im Vorjahr: 329,0 Mio €). Nach Entnahme eines entsprechenden Betrages aus den Gewinnrücklagen resultiert ein Bilanzgewinn von 0 €.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Aktiva

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Anlagevermögen	8.673,2	8.175,3
Umlaufvermögen	1.758,3	494,6
Rechnungsabgrenzungsposten	39,0	37,3
Aktive latente Steuern	197,3	49,7
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,0	1,3
Gesamt	10.667,8	8.758,2

Passiva

in Mio €	31.12.2020	31.12.2020
Eigenkapital	2.887,9	3.479,0
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	6,1	6,9
Rückstellungen	691,3	509,9
Verbindlichkeiten	7.048,2	4.722,3
Rechnungsabgrenzungsposten	31,3	34,3
Passive latente Steuern	3,0	5,8
Gesamt	10.667,8	8.758,2

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2020 bei 10.667,8 Mio € und damit um 1.909,6 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+21,8 %).

Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des **Umlaufvermögens** um 1.263,7 Mio € auf 1.758,3 Mio €, vor allem aufgrund eines erhöhten Zahlungsmittelbestands (+1.253,9 Mio €) angesichts einer Anleiheemission sowie der Neuaufnahme von Finanzmitteln zur Liquiditätssicherung, zurückzuführen. Das **Anlagevermögen** stieg im Vorjahresvergleich um 497,9 Mio €. Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Baumaßnahmen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur.

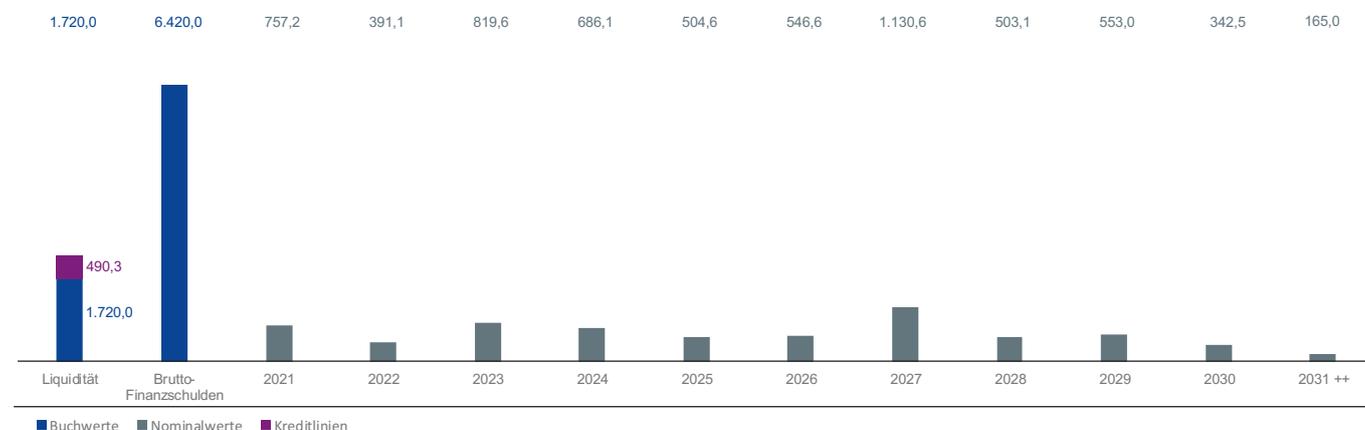
Das **Eigenkapital** sank in 2020 infolge des Jahresfehlbetrags im Berichtsjahr um 591,1 Mio € auf 2.887,9 Mio €. Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 2.325,9 Mio € auf 7.048,2 Mio €. Dies ist vor allem auf die genannten Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung zurückzuführen.

Die **Liquidität** wurde im Geschäftsjahr 2020 massiv ausgebaut und lag zum 31. Dezember 2020 bei 1.720,0 Mio € (im Vorjahr: 484,3 Mio €). Auch die **Brutto-Finanzschulden** stiegen infolge der umfassenden Finanzierungsmaßnahmen signifikant auf 6.420,0 Mio € (im Vorjahr: 4.076,2 Mio €). Daraus resultierten um 1.108,1 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 4.700,0 Mio € (im Vorjahr: 3.591,9 Mio €).

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2020 folgende Tilgungsstruktur aus:

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2020

in Mio €



Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus 50,9 % bilateralen Krediten, 30,8 % Schuld-scheindarlehen, 14,8 % Anleihen sowie 3,4 % Commercial Papers. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG reduzierte sich auf knapp 7 %, der fixe Anteil lag bei rund 93 %.

Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelbestand am 1. Januar	-192,9	-192,2	-0,7	-0,4
Mittelab-/zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-190,7	622,0	-812,7	-
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-854,4	-742,4	-112,0	-15,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.629,0	-678,6	-950,4	-
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	2.269,5	55,9	2.213,6	> 100
Finanzmittelbestand am 31. Dezember	256,9	-192,9	449,8	-

Aufgrund der am Standort Frankfurt signifikant rückläufigen Verkehrsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr kam es zu einem **Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit von -190,7 Mio €** (im Vorjahr: Mittelzufluss von 622,0 Mio €).

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag mit -854,4 Mio € aufgrund der gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd – um 112,0 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2019 (im Vorjahr: -742,4 Mio €). Der **Free Cash Flow** lag bei -975,3 Mio € (im Vorjahr: 6,9 Mio €).

Einschließlich der Mittelabflüsse aus Geld- und Finanzanlagen verzeichnete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 1.629,0 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 678,6 Mio €). Ursächlich für diese signifikante Veränderung waren neben der höheren Investitionstätigkeit im Vorjahresvergleich deutlich erhöhte Termingeldanlagen.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.213,6 Mio € auf 2.269,5 Mio € insbesondere aufgrund der Anleiheemissionen sowie der weiteren Aufnahmen von langfristigen Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität.

Der **Finanzmittelbestand** belief sich somit zum Ende des Geschäftsjahres 2020 auf 256,9 Mio €.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 5. Februar 2021 konnte mit dem Staat Peru eine Einigung in Bezug auf die Stundung von fixen Konzessionsabgaben erzielt werden. Diese sieht eine Verschiebung von bis zu zehn, quartalsweise zu leistenden Konzessionszahlungen um sieben bis neun Quartale vor. Auf Grundlage der geschlossenen Vereinbarung sind die nächsten fixen Konzessionszahlungen somit erst im Juli 2022 zu leisten. Die Vereinbarung betrifft auch Konzessionsabgaben, die ursprünglich bereits in 2020 fällig waren und bis dato nicht geleistet wurden (siehe Tz. 35). Die Stundung ist im Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2020 (siehe Tz. 47) nicht berücksichtigt. Aufgrund der Stundung wird die ergebniswirksame Anpassung der Konzessionsverbindlichkeit zum 31. März 2021 erforderlich.

Die türkische Regierung hat mit Schreiben vom 12. Februar 2021 die Verlängerung der Konzessionslaufzeit für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya gebilligt. Der Konzessionsvertrag verlängert sich somit um weitere zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2026. Darüber hinaus wurde in diesem Zusammenhang eine Stundung der Konzessionsgebühr für das Jahr 2022 auf das Jahr 2024 gewährt. Aufgrund der erwarteten Erholung des Luftverkehrs geht Fraport von einem positiven Effekt der Verlängerung der Konzessionslaufzeit auf das at-Equity Ergebnis für die Jahre 2025 und 2026 aus.

Am 12. Februar 2021 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Maßnahmenpaket für deutsche Flughäfen bekannt gegeben. Danach ist der Bund bereit, Vorhaltekosten für die Aufrechterhaltung und das Offenhalten von Flughafeninfrastruktur im Zeitraum vom 4. März bis 30. Juni 2020, unter anderem am Flughafen Frankfurt, einmalig zu erstatten. Die Erstattung erfolgt gemäß der bereits von der EU-Kommission genehmigten Bundesrahmenregelung Flughäfen und setzt voraus, dass die jeweiligen Bundesländer eine Erstattung in gleicher Höhe zusagen. Auf Basis der derzeit bekannten Eckpunkte geht Fraport derzeit von einer ergebniswirksamen Vereinnahmung der Kostenerstattung im Geschäftsjahr 2021 aus. Die Höhe der möglichen Kostenerstattung wird sich im Rahmen eines folgenden Genehmigungsverfahrens ergeben.

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

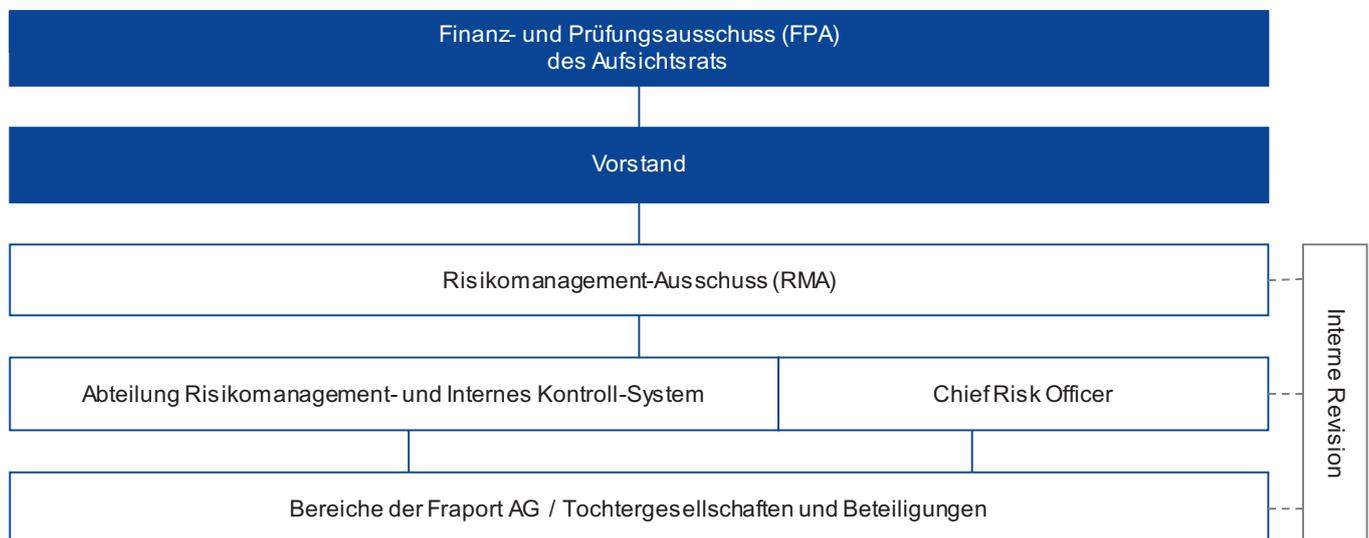
Risiko- und Chancenbericht

Risikostrategie und -ziele

Fraport verfolgt das Ziel, durch einheitliche und umfassende Prozesse sicherzustellen, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden. Hierzu sind alle Mitarbeiter des Fraport-Konzerns aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans wird darauf geachtet, dass die mit den Chancen verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Grundsätzlich strebt Fraport ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an, wobei es das Ziel ist, durch die Analyse und Nutzung neuer Marktpotenziale und -chancen den Mehrwert für die Stakeholder von Fraport zu steigern.

Organisation des Risikomanagements

Struktur und Verantwortung für das Risikomanagement-System



Der Fraport-Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement-System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management der Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er mit Aufstellung des Entwicklungsplans (EWP) auch die Risikostrategie und -ziele für den Konzern verabschiedet. Der Vorstand ernennt den Chief Risk Officer und die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA sowie die Risikomanagement-Richtlinie und ist Adressat des quartalsweisen Berichtswesens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems und gibt im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich die Risikoberichterstattung an den Vorstand frei. Der Chief Risk Officer ist Sprecher des RMA und berichtet direkt an den Vorstand. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagementsystem- und IKS-Richtlinie im Fraport-Konzern verantwortlich.

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 durch geeignete 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 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen, 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 umfasst lediglich Risiken.

Organisation des Chancenmanagements

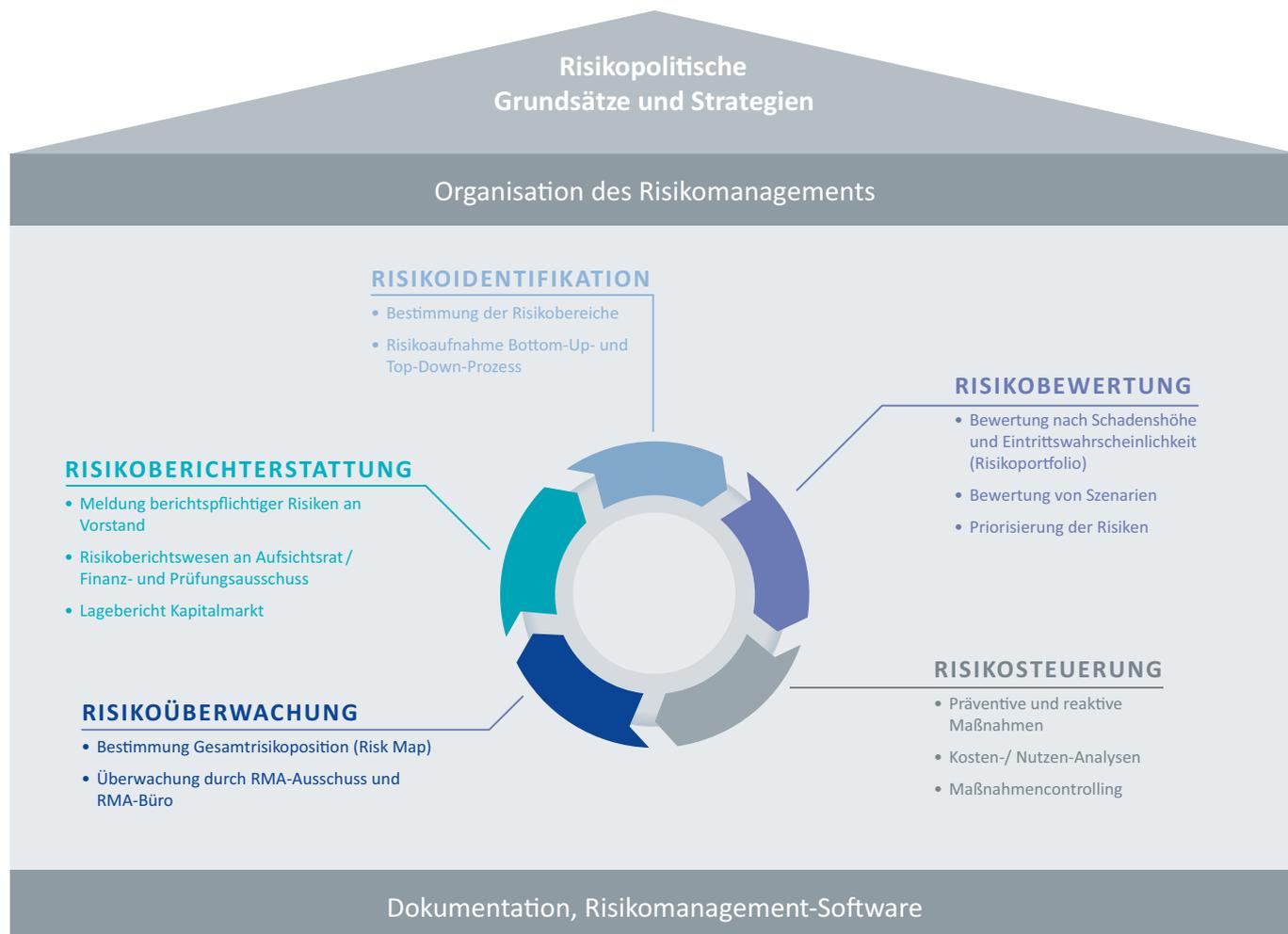
Das Chancenmanagement des Fraport-Konzerns hat zum Ziel, Chancen frühestmöglich zu identifizieren, zu bewerten und geeignete Maßnahmen anzustoßen, damit Chancen wahrgenommen werden und zu geschäftlichem Erfolg führen. Dabei sollen sowohl Chancen für bestehende Geschäfte als auch Chancen aus neuen Geschäftsfeldern 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 Risikomanagement und Internes Kontroll-System.

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 zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Dazu zählen neben dem klassischen Konzern-Ideenmanagement die „Digital Factory“ und die Mitgliedschaft im Netzwerk Plug and Play LLC. (siehe auch Kapitel „Forschung und Entwicklung“).

Risikomanagement-Prozess



Risikoidentifikation

Unter Risiko versteht Fraport künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen Ziele negativ beeinflussen können. 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 Risikomanagement und Internes Kontroll-System, den RMA und den Vorstand. Die eingesetzten Methoden der Risikoeermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten sowie Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindikatoren aus dem regulatorischen, wirtschaftlichen und politischen Umfeld. Die Bereichsleitungen der Fraport AG und Geschäftsführungen von Konzern-Gesellschaften tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche/Gesellschaften. Sie sind dazu verpflichtet, Risikobereiche kontinuierlich zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs und ihrer Gesellschaft quartalsweise an die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System zu berichten. Das zentrale Risikomanagement kann anhand der Risikomeldungen Risikotrends im Fraport-Konzern identifizieren. Neu identifizierte wesentliche Risiken sind im Rahmen der Ad-hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung umgehend zu melden.

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 ihrer 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 mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in die vier Kategorien „unwahrscheinlich“, „möglich“, „wahrscheinlich“ und „höchstwahrscheinlich“ eingeteilt. Aus der Kombination von Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich die Risikostufe („gering“, „moderat“, „bedeutend“ und „wesentlich“).

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettoisiko wider.

Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Darüber hinaus müssen allgemeine Strategien zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeitet werden. Zu diesen Strategien zählen Risikovermeidung, Risikoverringerung mit dem Ziel, die (finanzielle) Auswirkung beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren, Risikotransfer auf einen Dritten (zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen) oder die Risikoakzeptanz. Die Entscheidung über die Umsetzung der entsprechenden Strategie und/oder Maßnahmenpläne berücksichtigt auch die Kosten in Verbindung mit der Effektivität möglicher risikomindernder Maßnahmen. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System arbeitet dabei eng mit den Risikoverantwortlichen zusammen, um den Fortschritt risikomindernder Maßnahmen zu überwachen und deren Wirksamkeit aus einer Konzern-Perspektive zu beurteilen.

Risikoüberwachung und -berichterstattung

Ziel des integrierten Risikomanagements ist es, eine transparente Darstellung der Risikosituation des Fraport-Konzerns zu gewährleisten. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach dem systematischen und konzernweit einheitlichen Bewertungsmaßstab auf Basis ihrer Nettobewertung als „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

Im Falle von wesentlichen Änderungen bei zuvor gemeldeten Risiken beziehungsweise neu identifizierten „wesentlichen“ Risiken erfolgt eine Berichterstattung auch außerhalb der regulären Quartalsmeldung als Ad-hoc-Berichterstattung.

Zweimal jährlich erfolgt die Berichterstattung der „bedeutenden“ („orangefarbenen“) und „wesentlichen“ („roten“) Risiken einschließlich ihrer Veränderungen durch den Vorstand an den Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die nachfolgende Darstellung zeigt die Adressaten der Risikoberichterstattung in Abhängigkeit von der Nettobewertung der Risiken:

Berichtsmatrix

Eintrittswahrscheinlichkeit	Höchstwahrscheinlich >80%	gering	bedeutend	wesentlich	wesentlich
	Wahrscheinlich >50-80%	gering	moderat	wesentlich	wesentlich
	Möglich >20-50%	gering	moderat	bedeutend	wesentlich
	Unwahrscheinlich ≤ 20%	gering	gering	moderat	bedeutend
		Schadenshöhe			
		Klein ≤ 6 Mio. €	Mittel >6-20 Mio. €	Hoch >20-40 Mio. €	Sehr hoch >40 Mio. €

Berichtspflichtig an:

- RMA-Büro
- RMA-Büro, RMA
- RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA
- RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA, Kapitalmarkt

Der beschriebene Prozess ermöglicht die Früherkennung von Entwicklungen, die den Fortbestand des Fraport-Konzerns gefährden könnten.

Integraler Bestandteil des Risikomanagement-Systems von Fraport ist zudem die Berücksichtigung finanzwirtschaftlicher Risiken. Dadurch wird die Abbildung von Finanzinstrumenten insgesamt und insbesondere auch von Sicherungsgeschäften in der Rechnungslegung überwacht und gesteuert. Dieser Prozess ist unter den finanzwirtschaftlichen Risiken („Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 Nr. 1 HGB und § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB) beschrieben. Bei Fraport stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-Systems dar.

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 haben könnten. 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.

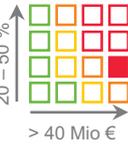
Die Fraport AG ist die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Chancen und Risiken.

Die wesentlichen und weitere ausgewählte Einzelrisiken und -chancen werden nachfolgend beschrieben:

Geschäftsrisiken und Chancen

Strategische Risiken und Chancen

Weitere Entwicklung der Coronavirus-Pandemie

Risiken <ul style="list-style-type: none"> Die weitere Verkehrsentwicklung in Frankfurt und der Konzern-Flughäfen ist abhängig von den lokalen Infektionsgeschehnissen und dem Zeitpunkt der Aufhebung von internationalen Reisebeschränkungen und -warnungen. Darüber hinaus ist die weitere Entwicklung abhängig von einer zeitnahen Impfung der Bevölkerung der für Fraport relevanten Märkte, um die Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen. Mögliche Nebenwirkungen und eine mangelnde Wirksamkeit des Impfstoffes, insbesondere bei potenziellen Virus-Mutationen, sowie Engpässe bei der Lieferung des Impfstoffes könnten zu anhaltenden Reisebeschränkungen und einer verzögerten Nachfragerholung führen. Darüber hinaus würde das anhaltende Fehlen von internationalen verlässlichen Gesundheits- und Reiseregulungen die Erholung des Luftverkehrs verzögern. Die weitere Entwicklung der Pandemie kann zum derzeitigen Zeitpunkt nur schwer prognostiziert werden. Durch eine anhaltende Verunsicherung der Passagiere sind mittelfristig Veränderungen des Reiseverhaltens zulasten des Flugverkehrs zu erwarten. Einsparmaßnahmen vieler Unternehmen sowie digitale Medien werden vorläufig für restriktive Reiserichtlinien im Geschäftsreiseverkehr und damit einhergehend weniger Dienstreisen sorgen. Aufgrund der verschiedenen Unsicherheiten besteht daher das Risiko, dass die Verkehrserholung langsamer eintritt als erwartet. 	Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> Enge Abstimmung mit Gesundheitsämtern und Flughafenverbänden Enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften zur Abstimmung der Wiederaufnahme des internationalen Flugverkehrs Umfangreiche Schutz- und Hygiene-Maßnahmen an allen Standorten Verhandlungen über mögliche staatliche Unterstützungen aufgrund der Aufrechterhaltung von kritischer Infrastruktur Reduzierung operativer Kosten Kurzarbeit und Notlagentarifvertrag in der Fraport AG Strategisches Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ 	Trend ↓ Risiko-Bewertung: wesentlich 
Chancen <ul style="list-style-type: none"> Zur Gewährleistung und Wiederaufnahme eines sicheren Flughafenbetriebs in Zeiten der Coronavirus-Pandemie wurden an allen Standorten umfassende Maßnahmenprogramme umgesetzt. Dadurch schafft Fraport Vertrauen in einen sicheren Passagierreiseverkehr, wodurch die Verkehrszahlen schneller steigen könnten. Der globale Luftverkehr könnte sich schneller als geplant erholen, nachdem Reisebeschränkungen aufgehoben werden und entsprechende international harmonisierte Teststrategien und Impfungen Reisen wieder möglich machen. Im touristischen Verkehr können Nachholeffekte zu einer schneller als erwarteten Nachfragerholung führen. Der Flughafen Frankfurt kann durch seine Hub-Funktion und die gute Anbindung an das Schienennetz von einer Konzentration des Flugverkehrs auf die Hubs im Vergleich zu anderen Flughäfen profitieren. Die Coronavirus-Pandemie führte an allen wesentlichen Standorten zu massiven Umsatzeinbußen. Die Gewährung staatlicher Unterstützungen oder Kompensationszahlungen für die Offenhaltung der Flughäfen während des Lockdowns, könnten positive finanzielle Effekte mit sich bringen. 		

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken <ul style="list-style-type: none"> Die Coronavirus-Pandemie bedingte eine Zunahme der weltweiten Staatsverschuldung und kann zu einer steigenden Anzahl an Insolvenzen, steigender Arbeitslosigkeit und sinkendem Einkommen sowie Wohlstandsverlust führen, wovon die globale Wirtschaft auch in den kommenden Jahren negativ beeinflusst wäre. Auch nach Überwindung der Coronavirus-Pandemie könnte der Welthandel einem strukturellen Wandel hin zu mehr nationalem Protektionismus unterworfen sein, der die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen würde. Zwar wird mit einem Wachstum der Wirtschaft im Euroraum gerechnet, allerdings bleibt die Entwicklung hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Auch die wirtschaftlichen Folgen des Ausscheidens Großbritanniens aus der EU (Brexit) könnten die Entwicklung negativ beeinflussen. Wachstumsbremsend wäre zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen der Mitgliedsländer beziehungsweise deren Regierungskonstellationen. Die weiter bestehenden makroökonomischen Risiken in China (Beeinträchtigung durch Handelsrestriktionen, Strukturwandel), den USA (Aufrechterhaltung der Handelsrestriktionen), dem Nahen Osten (geopolitische Spannungen), Russland (anhaltende Sanktionen) und auch in verschiedenen Schwellenländern könnten die Entwicklung der Weltwirtschaft dämpfen. In der Folge wären davon ebenso die exportorientierte deutsche Wirtschaft und die Luftverkehrsbranche betroffen. 	Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> Starke geografische Diversifikation des Fraport-Konzerns, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren. Durch regional unterschiedlichen Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken und gewisse Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden. 	Trend → Risiko-Bewertung: bedeutend 
Chancen <ul style="list-style-type: none"> Eine weitgehende Überwindung der Coronavirus-Pandemie kann gemäß Aussage der Wirtschaftsforschungsinstitute für 2021 bereits zu einer Erholung des Wirtschaftswachstums führen. Die Nachfrage im internationalen Flugverkehr könnte stärker anziehen, wenn der globale Wirtschaftseinbruch weniger stark und die Arbeitslosigkeit niedrig bliebe. Ein Wachstum in den Wirtschaftsräumen USA und Europa kann insbesondere für den Hub-Betrieb in Frankfurt positive Auswirkungen haben. Ein schwacher Euro könnte europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitieren könnte. Ein durch den Brexit abgewertetes britisches Pfund könnte den Großbritannien-Tourismus ankurbeln. 		

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken und Chancen

Der Erfolg eines internationalen Flughafens ist neben dem Nachfragevolumen seines Heimatmarktes, der lokalen Wettbewerbssituation und einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen weltweiten und dichten Streckennetz, der Flottenstruktur und dem Tarifangebot der Fluggesellschaften.

<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> Für den Flughafen Frankfurt könnte sich nach Überwinden der Coronavirus-Pandemie der Wettbewerbsdruck spürbar erhöhen, da ausreichend Flughafenkapazitäten zur Verfügung stehen und über Entgelte und Incentivierungen ein Wettbewerb um die Nachfrage nach Flugreisen eintreten könnte. Risiken infolge von Stationierungsentscheidungen, geänderten Streckenführungen von Flugzeugen, der weltweiten Ausflottung des Flugzeugtyps A380 und sich ändernde Kundenpräferenzen für Zielmärkte, Flughäfen und Fluggesellschaften können sich weiterhin zum Nachteil Fraports auswirken. Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten, wie am neuen Istanbul-Airport, bedeuten eine Angebotsausweitung, die nach einem Wiederaufleben des Luftverkehrs zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen könnte. Die angespannte Finanzsituation der Fluggesellschaften infolge der Coronavirus-Pandemie sowie deren Überkapazitäten in der Erholungsphase dürften zu weiteren Insolvenzen und damit zu Marktconsolidierungen führen. Ebenso könnte eine mögliche Insolvenzwelle Reiseveranstalter und -vermittler treffen. Die hieraus folgenden Angebotsreduzierungen könnten das Passagierwachstum weiter abschwächen. Die notwendige Rückzahlung staatlicher Beihilfen bei Fluggesellschaften könnte zu einer Erhöhung der Ticketpreise führen und damit die Nachfrage dämpfen. Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen nach wie vor die Luftfahrtbranche. Auflagen zum Klima- und Lärmschutz und entsprechende Steuern und Gebühren verteuern Flugreisen und greifen meist einseitig in den Markt und Wettbewerb ein. Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem der EU-Emissionshandel (ETS), die Luftverkehrssteuer in Deutschland, eine mögliche Kerosinsteuer, mögliche CO₂-Kontingente für Inlandsflüge oder Einschränkungen derselben wie auch Lärmschutzaufgaben und Nachtflugverbote. Weitere Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals sowie die bevorstehende Revision der Emissionshandelsrichtlinie lassen die ETS-Zertifikatspreise steigen, wodurch der europäische Standort im internationalen Vergleich zunehmend belastet wird. Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise können zu einer Erhöhung der Flugticket-Preise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb können steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben. Die aktuelle politische Diskussion zur Reduktion des Inlandsflugverkehrs könnte bei Umsetzung die Verlagerung auf die Schiene bedeuten und so die Nachfrage dämpfen. Die Diskussionen zum Klimaschutz könnten zu einer nachhaltigen Änderung des Reiseverhaltens führen. Terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden können die Nachfrage einzelner Reiseziele beeinflussen. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben Stärkung der Zusammenarbeit mit dem Hauptkunden Deutsche Lufthansa am Standort Frankfurt Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zur Erreichung der internationalen Nachhaltigkeitsziele Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden (u.a. ACI, ADV, BDL, ICAO) 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p>
---	---	--

<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> Bisherige Entwicklungszyklen im Luftverkehr zeigen, dass Markturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise belasten. Langfristige Prognosen gehen weiterhin von einer wachsenden Nachfrage im globalen Flugverkehr aus. Eine Erhöhung des Flugangebots mit einhergehend fallenden Preisen ist möglich, da besonders Low Cost Carrier ihre Flottenbestellungen nochmals erhöht haben und der Eintritt neuer Fluggesellschaften möglich ist, da Flugzeuge aufgrund von Airline-Insolvenzen günstig erworben werden können. Marktaustritte von Fluggesellschaften führen zu einer Konzentration etablierter Fluggesellschaften auf die größeren deutschen Flughäfen, wovon insbesondere die Umsteigerverkehre am Frankfurter Flughafen profitieren können. Hohe Anbindungsqualität ans Schienennetz der Deutschen Bahn am Standort Frankfurt sichert auch bei Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene die Nachfrage aus Umsteigerverkehren in Deutschland. Kapazitätssteigerungen an den Konzern-Flughäfen sind in der Umsetzung bzw. abgeschlossen, wodurch eine Qualitätsverbesserung für Fluggesellschaften und eine höhere Passagierzufriedenheit realisiert und der langfristig wieder wachsende Luftverkehrsmarkt bedient werden kann. Aus einer möglichen Liberalisierung von Luftverkehrsrechten können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen und bereits bestehende Märkte vergrößert werden. Eine internationale Angleichung bisher wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, oder eine Übernahme von Kosten der Passagierkontrollen durch die öffentliche Hand. Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels eines CO₂-neutralen Flugverkehrs in Zusammenarbeit mit weiteren Unternehmen der deutschen Luftverkehrsbranche Digitalisierung und Innovationen, die konkrete Chancen bieten, Prozesse zu verbessern, um damit die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.
--

Entwässerung Parallelbahnsystem

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

Operative Risiken und Chancen

Risiken und Chancen aus Investitionsprojekten

Die Bauinvestitionen werden in zwei getrennten Programmen geführt: „FRA-Nord“ für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie „Ausbau“ für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte. Das Projekt Ausbau Süd wurde in diesem Jahr an die geänderten Rahmenbedingungen, insbesondere der erwarteten Passagierentwicklung, angepasst. Die Auswirkungen der Terminanpassungen und die sich durch die Coronavirus-Pandemie abzeichnende Abkühlung der Nachfrage in der Bauindustrie halten sich derzeit die Waage.

<p>Risiko Risiken können insbesondere aus folgenden Entwicklungen resultieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baupreissteigerungen • Lieferantenausfälle • Planungsverzögerungen • Externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige Anforderungen • Einschränkungen durch Coronavirus-Pandemie, wie Verfügbarkeiten von Ressourcen • Anforderungsänderungen aufgrund von geänderten Marktverhältnissen nach Überwindung der Coronavirus-Pandemie 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können • Aktive Marktbearbeitung und konsequentes Änderungsmanagement, um Kostensteigerungen zu begegnen 	<p>Trend → Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
--	--	--

<p>Chancen Vorteilhaft auf die Investitionsprojekte könnten sich folgende Entwicklungen auswirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine für Fraport vorteilhafte Einwicklung der Baupreise aufgrund von höherem Konkurrenzkampf im Beschaffungsmarkt • Stabiles Baugewerbe mit weniger Lieferanteninsolvenzen • Umsetzung von Baumaßnahmen im Bestand (FRA-Nord) bei verringertem Passagiervolumen ohne negativen Einfluss auf die operativen Prozesse am Frankfurter Flughafen • Kapazitätsausbau sichert die Bedienung des langfristig erwarteten wachsenden Luftverkehrsmarkts ab.

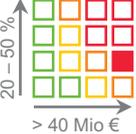
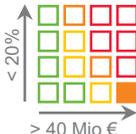
Risiken und Chancen aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten (Segment International Activities and Services)

<p>Risiko Eine negative Entwicklung der ausländischen Flughafenbetreiberprojekte könnte sich aus Folgendem ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbleibendes Wachstum und möglicherweise rückläufiges Konsumverhalten • Unvorhergesehene behördliche Eingriffe in lokale Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur • Umweltrechtliche Auflagen und soziale Rahmenbedingungen 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit mit erfahrenen lokalen Partnern • Non- oder Limited-Recourse Projektfinanzierung • Investitionsschutzversicherungen 	<p>Trend → Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
--	--	---

<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt Fraport darauf ab, ihre Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und/oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen wird. • Umsetzung von Infrastrukturprogrammen an vielen Konzernstandorten zur Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Servicequalität • Konzern-Flughäfen mit wesentlichem Fokus auf touristischen Verkehr könnten schneller als erwartet an einer Verkehrserholung nach Aufhebung der internationalen Reisebeschränkungen partizipieren.
--

<p>Für das Ausbauprojekt an dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru resultieren aufgrund der Größe und Komplexität des Projektes insbesondere die folgenden Risiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Ausstattung und Inbetriebnahme des Flugsicherungstowers könnte es zu möglichen Verzögerungen mit Abweichungen der geplanten Kosten kommen. Dieses Risiko liegt nicht in der direkten Verantwortung von LAP, könnte aber die zur Verfügung stehende Kapazität am Flughafen beeinflussen. • Die Planungs- und Vergabeprozesse des Terminals schreiten voran, um die termingerechte Inbetriebnahme sicherzustellen. Aufgrund der Planungsüberarbeitung, des Vergabeprozesses, unvorhersehbaren Widrigkeiten bei der Beschaffung von Baumaterialien und Personal sowie beim Bau selbst kann es zu Verzögerungen im Baufortschritt kommen, was die Einhaltung der Gesamtterminplanung gefährden könnte. • Neben üblichen Baurisiken können auch weiterhin Risiken aus umweltrechtlichen, sozialen und anderen Rahmenbedingungen nicht ausgeschlossen werden. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitoring-Maßnahmen, um frühzeitige Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können • Fortlaufende Abstimmung mit beteiligten Behörden 	<p>Trend → Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
---	---	---

Personalrisiken und -chancen

<p>Risiko</p> <ul style="list-style-type: none"> • Know-how-Verlust resultierend aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen • Halten bestehender Fachkräfte trotz Notlagentarifvertrag und Kurzarbeit oder vergleichbarer Instrumente bei den Konzern-Gesellschaften • Arbeitsrechtliche Änderungen mit der Folge einer reduzierten Arbeitszeitflexibilität 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reorganisation der prozessualen Abläufe im Rahmen von „Zukunft FRA – Relaunch 50“ • Zentrales Monitoring der personalwirtschaftlichen Maßnahmen • Kontinuierlicher Austausch mit Betriebsrat und Gewerkschaften sowie externe arbeitsrechtliche Beratung 	<p>Trend ↑</p> <p>Risiko-bewertung: moderat</p> 
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notlagentarifvertrag mit Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen zur Bindung von qualifizierten Beschäftigten auch in Krisenzeiten • Moderne Formen der Zusammenarbeit und flachere Führungsstruktur im Rahmen der Maßnahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ • Konzern-Ideenmanagement zur Einbindung der Beschäftigten bei Problemidentifikation und Lösungsfindung auf dem Weg zu einem kontinuierlich verbesserten Produkt für unsere Kunden 		
<p>Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK</p> <p>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.</p>	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Arbeitgeberumlage und Arbeitnehmer-Eigenbeteiligung, um steigenden Finanzierungsbedarf der betrieblichen Altersvorsorge zu begegnen 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: wesentlich</p> 
<p>Risiken außergewöhnlicher Störfälle</p>		
<p>Risiko</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsunterbrechungen durch außergewöhnliche lokale Ereignisse, wie Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Unfälle, Brände, Drohnenflüge, technische Störungen oder Streiks • Beeinträchtigungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs bedingt durch Naturkatastrophen, Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Pandemien 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau und Aufrechterhaltung eines lokalen zentralen Krisenstabes • Lokale Pläne zur Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe) • Test von Drohndetektionstechnologien in Zusammenarbeit mit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH und dem Flughafen München • Versicherung von Sachwerten und Betriebsunterbrechung 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p> 
<p>Cyberisiken</p>		
<p>Risiko</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gravierende Betriebsunterbrechung durch schwerwiegenden IT-Systemausfall oder wesentliche Datenverluste infolge von Cyber-Attacken, Viren oder Hackerangriffen 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redundante Auslegung der relevanten IT-Infrastruktur • Vorbeugendes IT-Sicherheitsmanagement zum Schutz unternehmenskritischer IT-Systeme • IT-Security-Policy und IT-Sicherheitsrichtlinien • Überregionale Zusammenarbeit zur Erarbeitung gemeinsamer Sicherheitsstandards im IT-Umfeld • Regelmäßige Überprüfung der Einhaltung von IT-Sicherheitsanforderungen durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p> 

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

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

<p>Zinsrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten • Risiko eines negativen Marktwerts von Zinssicherungsinstrumenten aus dem Absinken des Marktzinsniveaus, sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Währungsrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften 	<p>Trend ↓</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Kreditrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann. • Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB-“ • Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen • Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt • Limit-Obergrenzen werden sofern erforderlich der Bonitätsentwicklung angepasst 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Sonstige Preisrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird. 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: gering</p> 
<p>Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die weitere mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern • Die Mittel aus dieser strategischen Liquiditätsreserve stehen unverändert zur Verfügung. Für die Zukunft sind zur Vorratsfinanzierung ergänzend beziehungsweise ersatzweise auch fest zugesagte zusätzliche Kreditlinien vorstellbar. 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: bedeutend</p> 

Chancen

- Vorteilhafte Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses des Konzerns führen. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen.
- Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.

Rechtliche Risiken und Compliance-Risiken

<p>Risiko Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderungen im Luftverkehrsrecht, 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 • Änderungen steuerlicher Vorschriften, der Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften mit negativen Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung 	<p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen • Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation • Fortentwicklung des zentralen IKS • Konzern-Richtlinie zum Compliance Management System • Verhaltenskodex • Hinweisgebersystem • Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen • Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern 	<p>Trend →</p> <p>Risiko-bewertung: moderat</p> 
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechtliche oder steuerliche Änderungen oder gerichtliche Entscheidungen mit positiven Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die finanziellen Kennzahlen des Fraport-Konzerns 		

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Die Coronavirus-Pandemie und ihre Auswirkungen auf den globalen Flugverkehr haben die Gesamtrisikolage des Fraport-Konzerns gegenüber dem Vorjahr wesentlich negativ beeinflusst. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der aktuell erwarteten weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie sehr unwahrscheinlich. Der Vorstand ist davon überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung und Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bilden und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems für das Geschäftsjahr 2021

Um den Anforderungen des überarbeiteten IDW Prüfungsstandards zur Prüfung des Risikofrüherkennungssystems (IDW PS 340 n.F.) gerecht zu werden, hat Fraport im Geschäftsjahr 2020 mit der Überarbeitung der Risikomanagement-Richtlinie begonnen. Die geänderte Richtlinie tritt nach ihrer Finalisierung im Geschäftsjahr 2021 in Kraft. Eine wesentliche Weiterentwicklung wird die Erweiterung der Risikotragfähigkeitsanalyse um eine simulationsbasierte Risikoaggregation zur Berücksichtigung möglicher Kombinationseffekte von Einzelrisiken des Fraport-Konzerns sein.

Angaben zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 4 HGB und § 315 Absatz 4 HGB

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem des Fraport-Konzerns überwacht die Einhaltung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung und gesetzlichen Vorgaben. Es orientiert sich dabei am Rahmenwerk des Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

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 konzernerheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellten Einzelabschlüssen (Handelsbilanz

II) erfolgt dezentral bei den Gesellschaften. Zur Gewährleistung einer konzerneinheitlichen Bilanzierung und Bewertung hat Fraport eine IFRS-Konzern-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, auf deren Grundlage die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen die Überleitung der Handelsbilanz I auf die Handelsbilanz II vornehmen. Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungsprozesses wird durch die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen im Rahmen einer konzerninternen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen werden, soweit möglich, systemseitig in SAP BPC durchgeführt. Die Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen auf Ebene der einbezogenen Unternehmen erfolgt zentral bei der Fraport AG auf Basis eines Benutzerbegriffskonzepts. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen, insbesondere hinsichtlich der Vollständigkeit und der Qualität der Berichtsdaten, werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in der Konzern-Bilanzierung durchgeführt. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird jährlich mithilfe eines Control Self Assessments überprüft.

Die Erstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt in 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 Konzern-Rechnungslegungsprozesses sowie die darin enthaltenen Internen Kontrollen sind planmäßig Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

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 Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4).

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ enthalten.

Gesamtaussage des Vorstands

Vor dem Hintergrund der Entwicklung von Impfstoffen gegen das Coronavirus und deren verstärkten Einsatzes im Laufe des Jahres 2021 rechnen Wirtschaftsinstitute mit einer leichten Erholung der globalen Wirtschaft. Dennoch wird die Coronavirus-Pandemie das wirtschaftliche Geschehen weiterhin beeinflussen. Dies wird sich auch im laufenden Jahr belastend auf die Nachfrage und die Erholung im Luftverkehr auswirken.

Der Vorstand erwartet daher in Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Coronavirus-Pandemie und dem Impffortschritt in Deutschland und den für Frankfurt relevanten Zielmärkten ein Passagieraufkommen in Frankfurt von unter 20 bis 25 Mio im Jahr 2021.

Außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand für die Konzern-Flughäfen aufgrund der primär touristischen und ethnischen Verkehre bereits im Jahr 2021 eine dynamischere Verkehrsentwicklung als in Frankfurt.

In Summe erwartet der Vorstand im Jahr 2021 ein Konzern-EBITDA zwischen 300 und 450 Mio €, ein leicht negatives Konzern-EBIT und ein negatives Konzern-Ergebnis. Der ROFRA wird sich im Geschäftsjahr 2021 gegenüber 2020 deutlich verbessern. Der Free Cash Flow wird sich in 2021 gegenüber dem Vorjahr verbessern, jedoch aufgrund der weiter voranschreitenden Investitionsmaßnahmen weiter im signifikant negativen Bereich liegen. Die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA wird im Jahr 2021 wieder im positiven Bereich, jedoch auf hohem Niveau erwartet. Die Konzern-Liquidität wird in 2021 leicht unter dem Niveau von 2020 prognostiziert. Die finanzielle Situation des Fraport-Konzerns schätzt der Vorstand im Prognosezeitraum weiterhin als stabil ein. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den im Risiko- und Chancenbericht beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der aktuell erwarteten weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie sehr unwahrscheinlich (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). Es sind keine Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2021

Entwicklung der Struktur

Aufgrund der wirtschaftlichen Herausforderungen infolge der Coronavirus-Pandemie im Jahr 2020 hat der Vorstand strukturelle Anpassungen sowie die Reduzierung von Führungsfunktionen beschlossen. Der überwiegende Teil der Maßnahmen greift bereits ab Januar 2021. Dabei wird auch das Ziel des Personalabbaus von insgesamt rund 4.000 Mitarbeitern weiter verfolgt. Nach einer bereits in 2020 erfolgten Reduzierung um rund 2.200 Beschäftigte am Standort Frankfurt führen die Maßnahmen im Geschäftsjahr 2021 zu einer weiteren Reduzierung um mehr als 1.500 Beschäftigte.

Größtenteils erfolgen die Veränderungen innerhalb der bestehenden Ressort- und Bereichsstrukturen der Fraport AG.

Der Strategische Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ wird zudem umbenannt in „Aviation“. Durch die Nutzung dieses international üblichen Begriffs wird insbesondere für Kunden eine bessere Orientierung angestrebt.

Darüber hinaus wird der heutige Zentralbereich „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ ab April 2021 als Stab dem Ressortvorstand Retail und Real Estate direkt zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2021 erwartet der Vorstand keine Änderungen an der Konzern-Struktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ steht die Erschließung zukünftiger Absatzmärkte weiterhin im Fokus (siehe auch Kapitel „Strategie“). Dabei zielt Fraport darauf, seine Expertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport prüft in diesem Zusammenhang selektiv die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen.

Entwicklung der Strategie

Im Hinblick auf die durch die Coronavirus-Pandemie ausgelöste wirtschaftliche Situation verfolgt Fraport im Geschäftsjahr 2021 weiterhin die kontinuierliche Umsetzung der aus der Konzern-Strategie abgeleiteten Maßnahmen. Mittels des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ (siehe auch Kapitel „Strategie“) arbeiten die Unternehmensbereiche und Konzern-Gesellschaften weiter intensiv daran, Fraport wirtschaftlich, organisatorisch und auch in kultureller Hinsicht langfristig erfolgreich im Wettbewerb aufzustellen.

Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2020 erwartet der Vorstand in 2021 keine wesentlichen Änderungen an den finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Konzerns verwendet werden. Wie im Kapitel „Steuerung“ beschrieben, fokussiert sich der Vorstand ab dem Geschäftsjahr 2021 auf die in diesem Kapitel prognostizierten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2021 keine grundlegenden Änderungen.

Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2021

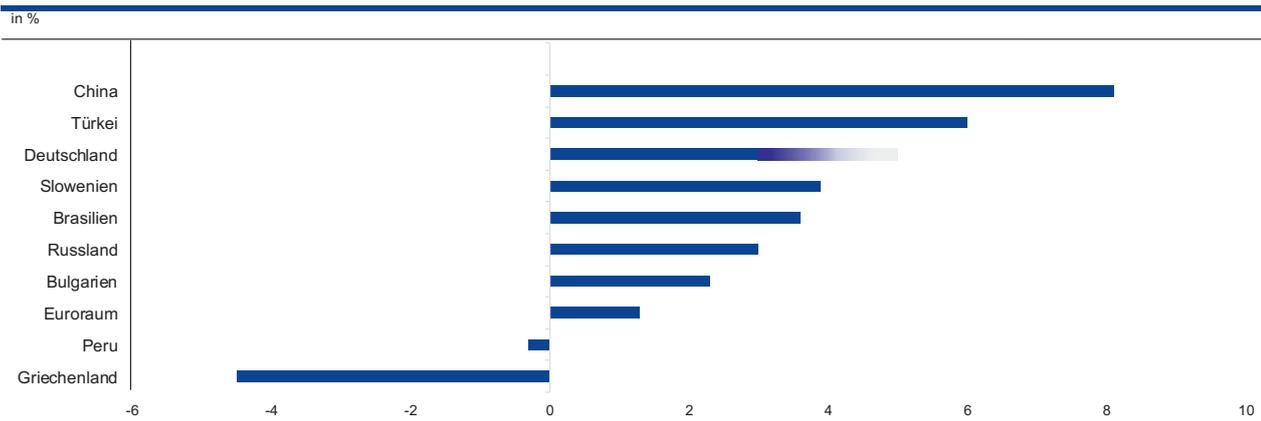
Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Insgesamt wird für das Jahr 2021 vor dem Hintergrund der Entwicklung von Impfstoffen gegen das Coronavirus und deren verstärkten Einsatzes im Laufe des Jahres mit einer leichten Erholung der globalen Wirtschaft gerechnet. Dennoch wird die Coronavirus-Pandemie das wirtschaftliche Geschehen weiterhin beeinflussen. Es bestehen zudem geopolitische Risiken und Handelsstreitigkeiten, die eine Belebung stören könnten. Die Wirtschaftsinstitute gehen für das laufende Jahr von einem globalen Wachstum in einer Bandbreite von 4 % bis 6 % nach einem Rückgang von –3,5 % in 2020 aus. Für den Welthandel wird nach einem Einbruch von –9,6 % im Berichtsjahr mit einem Wachstum von rund 8,0 % für 2021 gerechnet.

Für die Rohölnachfrage wird nach dem drastischen Rückgang im vergangenen Jahr ein leichtes Anziehen prognostiziert. In Verbindung mit gedrosselten Fördermengen dürfte dies zu einem moderaten Ölpreisanstieg führen.

Für die US-Wirtschaft wird im Vergleich zu 2020 mit einer weiteren Erholung gerechnet. Nach einem Minus von –3,4 % in 2020 geht der Internationale Währungsfonds von einem Wachstum um 5,1 % für 2021 aus. Für Japan wird nach der deutlichen Rezession in 2020 für das laufende Jahr eine vergleichsweise moderate Entwicklung erwartet (+3,1 %). Die Zuwachsraten in den Schwellenländern werden deutlich über den Steigerungen der Industrieländer vorausgesagt, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich eingeschätzt wird. Die chinesische Wirtschaft dürfte ein deutliches Wachstum von 8,1 % zeigen. Die Erwartungen für den Euroraum liegen insgesamt bei 4,2 % (2020: –7,2 %). Die deutsche Wirtschaft sollte sich ab den Sommermonaten zunehmend erholen, sodass die Wirtschaftsinstitute nach dem Rückgang um –5,0 % für das vergangene Jahr ein Wachstum von 3 % bis 5 % prognostizieren.

Für die Länder mit wesentlichen Konzern-Standorten werden folgende BIP-Entwicklungen im Jahr 2021 erwartet: Slowenien 3,9 %, Brasilien 3,6 %, Peru –0,3 %, Griechenland –4,5 %, Bulgarien +2,3 %, Türkei +6,0 %, Russland +3,0 % und China +8,1 %.

BIP Wachstumsraten 2021

Quelle: IWF (Oktober 2020, Januar 2021), OECD (Dezember 2020), Deutsche Bank Research (Dezember 2020), Deka Bank (Dezember/Januar/Februar 2021), Statistisches Bundesamt (Januar 2021), ifo Institut (Dezember 2020).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2021 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 IATA für 2021 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 50,4 % gegenüber dem Vorjahr aus. Regional nimmt die IATA folgende Zuwachsraten auf Basis der RPK an:

Prognose Verkaufte Sitzplatzkilometer 2021 nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Verkaufte Passagierkilometer 2021
Europa	+47,5
Nordamerika	+60,5
Asien/Pazifik	+50,0
Lateinamerika	+39,0
Nahost	+43,0
Afrika	+35,0

Bezüglich der globalen Passagierzahl geht der ACI für 2021 von einem Wachstum um 69,6 % aus, was einem Niveau von knapp 63 % des Aufkommens von 2019 entspricht. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) prognostiziert für das Jahr 2021 ein Wachstum des Passagieraufkommens an deutschen Flughäfen von rund 28 % gegenüber 2020. Dies entspricht einem Rückgang des Passagieraufkommens gegenüber dem Jahr 2019 um 68 %.

Die Folgen der Coronavirus-Pandemie werden die Entwicklung des Weltluftverkehrs auch in 2021 und den Folgejahren negativ beeinflussen. Die aus der Pandemiebekämpfung resultierenden weltweit hohen Haushaltsdefizite werden vermutlich zu einer anhaltenden gesamtwirtschaftlichen Schwäche fast aller wichtigen Handelspartner Deutschlands führen und dürften einer raschen Erholung der Exporte entgegenstehen.

Besonders im Geschäftsreiseverkehr werden Einsparmaßnahmen sowie digitale Medien weiterhin ein restriktives Reiseverhalten zur Folge haben. Hinzu kommt eine anhaltende Klimaschutz-Diskussion, die sich über das Jahr 2021 hinaus in einem grundlegend veränderten Reiseverhalten niederschlagen könnte, vor allem im Inlandverkehr europäischer Länder. Im Bereich der Urlaubsreisen zeichnet sich durch eine anhaltende Verunsicherung der Bevölkerung hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie sowie der Reisebeschränkungen zumindest kurzfristig eine Bevorzugung von deutschen oder grenznahen Urlaubsregionen ab.

Eine Vielzahl von Fluggesellschaften ist durch die Coronavirus-Pandemie auf staatliche Beihilfen und private Kredite angewiesen. Gleichzeitig beschleunigt die aktuelle Krise die Konsolidierung im Airline-Markt. Beides könnte mittelfristig zu Angebotsreduzierungen und tendenziell steigenden Flugpreisen führen. Andererseits haben besonders Low Cost Carrier ihre Flottenbestellungen nochmals erhöht und neue Fluggesellschaften könnten in den Markt eintreten, da Flugzeuge günstig erworben werden können. Dies könnte zu einem steigenden Flugangebot und fallenden Ticketpreisen führen.

Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (November 2020), ACI WATF 2020-2040, ADV-Prognose (Januar 2021).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2021

Nachdem das Verkehrsvolumen bis Anfang März 2020 noch in etwa auf Vorjahresniveau lag, reduzierte sich das Passagieraufkommen im Gesamtjahr 2020 an allen Konzern-Flughäfen signifikant. Auf Basis dieser Entwicklung und dem aktuellen Marktumfeld ist im Jahr 2021 mit der im Folgenden beschriebenen Erholung des Passagierolumens in Frankfurt und an den internationalen Konzern-Flughäfen zu rechnen.

Grundsätzlich ist in der deutschen Bevölkerung eine wieder wachsende Bereitschaft zum Fliegen wahrnehmbar. Jedoch ist die Passagierentwicklung in Frankfurt im Jahr 2021 maßgeblich vom Impffortschritt und einer damit einhergehenden Immunisierung der Bevölkerung in Deutschland sowie in den für Fraport relevanten Zielmärkten Europa und Nordamerika abhängig. Unter Berücksichtigung des aktuell von der Politik angestrebten Impfplans der Bevölkerung in Deutschland und einer anschließenden Lockerung der Maßnahmen zur Bekämpfung der Coronavirus-Pandemie – darunter im Wesentlichen die Aufhebung von weitreichenden Reiserestriktionen – geht der Vorstand davon aus, dass sich das Passagieraufkommen frühestens ab Juni 2021 langsam erholen wird. Insgesamt wird für den Flughafen Frankfurt daher im Geschäftsjahr 2021 in Abhängigkeit vom Impffortschritt ein Aufkommen von unter 20 bis 25 Mio Fluggästen erwartet.

An den **internationalen Konzern-Flughäfen** ist aufgrund der primären Abhängigkeit von touristischen Kurzstrecken- und ethnischen Verkehren und weniger von Geschäftsreisen bereits im Jahr 2021 insgesamt mit einer dynamischeren Erholung des Passagierverkehrs zu rechnen, die sich im Einzelnen wie folgt darstellt:

Als Folge der Insolvenz der Adria Airways und der Ausbreitung der Coronavirus-Pandemie wird für den Standort **Ljubljana** circa 40 % des Passagierolumens des Jahres 2019 erwartet. An den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wird erwartet, dass im Geschäftsjahr 2021 wieder mehr als die Hälfte der Passagiere aus dem Jahr 2019 begrüßt werden können. Am Flughafen **Lima** hingegen wird von einer Passagiermenge von weniger als 50 % im Vergleich zu 2019 ausgegangen. Für die **14 griechischen Regionalflughäfen** wird etwas mehr als die Hälfte des Passagierolumens des Jahres 2019 prognostiziert, ebenso für die Flughäfen in **Varna** und **Burgas**. Für den Flughafen **Antalya** wird mit einer Erholung des Verkehrs auf etwa 60 % des Volumens aus dem Jahr 2019 gerechnet. Der Flughafen **St. Petersburg** soll im Jahr 2021 aufgrund des hohen Anteils des Inlandverkehrs bereits etwa 70 % des Vorkrisenniveaus aus 2019 erreichen. Für den ebenfalls durch einen hohen Inlandverkehrsanteil gekennzeichneten Flughafen **Xi'an** wird sogar von einer etwas stärkeren Erholung ausgegangen.

Prognostizierte Ertragslage 2021

Obwohl weiterhin Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Verlauf der Coronavirus-Pandemie bestehen, wird die erwartete Passagierprognose zu einem deutlichen Wachstum des Konzern-Umsatzes in 2021 gegenüber 2020 führen. Dies wird sich positiv auf alle Erlösquellen der Segmente auswirken. In Summe erwartet der Vorstand einen Konzern-Umsatz von rund 2,0 Mrd € und ein Konzern-EBITDA von etwa 300 bis 450 Mio €. Das Konzern-EBIT wird leicht negativ erwartet und der Vorstand rechnet auch in 2021 mit einem negativen Konzern-Ergebnis. Beide Größen werden sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessern. Auch der ROFRA wird sich gegenüber 2020 deutlich verbessern.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Coronavirus-Pandemie, dem Fortschritt der laufenden Impfprogramme sowie damit verbundener Lockerungen von Reiserestriktionen sind Abweichungen zu den in diesem Bericht gegebenen Prognosen möglich.

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 generell positiv wie negativ auf die Ergebniswirkung der Konzern-Gesellschaften auswirken.

Der Vorstand beabsichtigt vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie und des Jahresfehlbetrages keine Dividende für das Geschäftsjahr 2020 auszuschütten.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2021

Unter Berücksichtigung des erwarteten Passagieraufkommens in Frankfurt in 2021 wird für die Finanzkennzahlen der Segmente **Aviation, Retail & Real Estate** und **Ground Handling** analog der Prognosen für die Konzern-Ertragslage eine positive Entwicklung für 2021 gegenüber 2020 erwartet. Für das Jahr 2021 rechnet der Vorstand in den Segmenten Aviation und Ground Handling weiter mit einem negativen EBITDA und im Segment Retail und Real Estate mit einem weiter spürbar positiven EBITDA und EBIT.

Für das Segment **International Activities & Services** erwartet der Vorstand im Jahr 2021 eine deutlich positive Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Entwicklung gegenüber 2020, die in Abhängigkeit von Zeitpunkt und Umfang der Lockerungen von weltweiten Reisebeschränkungen steht. Der EBITDA-Beitrag der internationalen Konzern-Gesellschaften wird in 2021 voraussichtlich mehr als 50 % des Konzern-EBITDA betragen.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2021

Im Zusammenhang mit der weiterhin auf niedrigem Niveau erwarteten operativen Geschäftstätigkeit und den voranschreitenden Bautätigkeiten insbesondere am Standort Frankfurt und in Lima rechnet der Vorstand mit einem signifikant negativen **Free Cash Flow**, der sich im Jahr 2021 gegenüber 2020 verbessern wird. Entsprechend erwartet der Vorstand, dass die Netto-Finanzschulden des Konzerns im Jahr 2021 nochmals deutlich ansteigen werden. Die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** wird im Jahr 2021 wieder positiv sein, aber im niedrigen zweistelligen Bereich liegen. Die **Konzern-Eigenkapitalquote** wird im laufenden Geschäftsjahr voraussichtlich leicht gegenüber dem Vorjahr sinken. Die **Konzern-Liquidität** wird trotz umfassender geplanter Finanzierungsmaßnahmen vor dem Hintergrund des negativen Free Cash Flow im Jahr 2021 leicht unter dem Niveau von 2020 erwartet.

Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2021

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand für den Flughafen Frankfurt sowie gewichtet für den Konzern eine **Globalzufriedenheit** der Passagiere im Jahr 2021 von mindestens 80 %. Entsprechend strebt der Vorstand auch für die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen einen Zielwert in Höhe von 80 % an. Dies stellt er allerdings in Abhängigkeit von der Wiederaufnahme regulärer Fluggastbefragungen an den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen und wieder hinreichend verfügbarer Daten zur Passagierzufriedenheit. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand – auch aufgrund der in der Vergangenheit getroffenen Maßnahmen zur Verringerung der Störanfälligkeit – einen Wert von mindestens 98,5 %.

In der Kategorie „**Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber**“ strebt der Vorstand unter dem Vorbehalt der Wiederaufnahme des konzernweiten Fraport-Barometers in 2021 an, die **Mitarbeiterzufriedenheit** im Konzern auf dem Niveau von besser als 3,0 zu halten und die Zufriedenheit in der Fraport AG zu verbessern. Der Vorstand legt weiterhin großen Wert auf die Förderung von **Frauen in Führung**. Für das Geschäftsjahr 2021 strebt der Vorstand weitere Maßnahmen zur Förderung der Qualifikation und Motivation von Mitarbeiterinnen an. Unter Berücksichtigung der anstehenden weitreichenden Umstrukturierungsmaßnahmen in 2021 wird bis Ende des Jahres weiterhin eine Frauenquote von 30 % angestrebt.

In der Kategorie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ strebt der Vorstand in 2021 weiterhin eine Stabilisierung der **Krankenquote** in Deutschland mindestens auf dem Vorjahresniveau an.

Für die Kategorie „Klimaschutz“ rechnet der Vorstand für 2021 sowohl für die Konzern-**CO₂-Emissionen** sowie für die CO₂-Emission der Fraport AG mit einer leichten Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr.

Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft mit einer Rückkehr auf den früheren Wachstumspfad. Nach dem Beginn der weltweiten Impfkampagnen erwarten die Wirtschafts- und Finanzinstitute eine deutlich dynamischere Entwicklung als zuvor. Allerdings sorgen nach wie vor schwelende geopolitische Krisenherde für Unsicherheiten. Die deutsche Wirtschaft wird sich nach einer erfolgreichen Eindämmung der Coronavirus-Pandemie positiv entwickeln und auch die Nachfrage nach Flugreisen wird mit der Aufhebung von Reiserestriktionen wieder signifikant steigen. Unter der Annahme, dass bis Ende 2021 eine ausreichende Immunisierung der Bevölkerung in Deutschland sowie der Ziel- und Quellmärkte

für Frankfurt erreicht sein wird, erwartet der Vorstand bereits ab dem Jahr 2022 eine substantielle Erholung der Passagierfrage in Frankfurt. Ein Erreichen des Passagierlevels von 2019 wird in etwa bis zum Jahr 2026 erwartet. Wachstumstreiber wird international weiterhin der private Konsum sein, der grundsätzlich eine hohe Nachfrage nach Flugreisen stützt. Auch die Konzern-Flughäfen werden vom mittel- bis langfristig prognostizierten globalen Marktwachstum profitieren und eine positive Verkehrsentwicklung aufweisen. Diese wird aufgrund des Struktureffekts aus dem primär touristischen und ethnischen Passagieraufkommen dynamischer als in Frankfurt erwartet. Dabei rechnet der Vorstand in Abhängigkeit vom jeweiligen Flughafen bereits ab den Jahren 2023/2024 mit dem Erreichen der Passagierzahlen von 2019 (siehe auch Kapitel „Strategie“).

Die mittelfristig erwartete Passagierholung und das darüber hinaus geplante Passagierwachstum werden sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Vor dem Hintergrund der Umsetzung langfristig wirkender operativer Einsparmaßnahmen und einer damit verbundenen Effizienzsteigerung rechnet der Vorstand damit, bereits in den Jahren 2023/2024 wieder ein Konzern-EBITDA in etwa auf Vorkrisenniveau zu erreichen. Mittelfristig erwartet der Vorstand einen Beitrag des internationalen Geschäfts zum Konzern-Ergebnis, der rund 50 % beträgt.

Infolge der mehrjährigen Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt und in Lima wird der Free Cash Flow temporär im deutlich negativen Bereich liegen. Aufgrund dieser Entwicklung werden sich auch die Netto-Finanzschulden des Konzerns spürbar erhöhen. Vor allem aufgrund der mittelfristig geplanten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA jedoch wieder dem Zielwert von fünf annähern.

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

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand mittelfristig weiter eine Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG an. 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.

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zieht der Vorstand unverändert zur mittelfristigen Steuerung des Konzerns heran. Insbesondere für die Passagierzufriedenheit, die Krankenquote sowie die CO₂-Emissionen hat sich der Vorstand langfristige Ziele gesteckt, die er konsequent verfolgt (siehe auch Kapitel „Steuerung“).

Frankfurt am Main, 26. Februar 2021

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prümm



Dr. Zieschang

Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige 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. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2020

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	148
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	149
Konzern-Bilanz	150
Konzern-Kapitalflussrechnung	151
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	152

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(5)	1.677,0	3.705,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	37,9	37,9
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	81,8	41,3
Gesamtleistung		1.796,7	3.785,0
Materialaufwand	(8)	-688,6	-1.197,4
Personalaufwand	(9)	-1.212,1	-1.222,8
Abschreibungen	(10)	-457,5	-475,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-146,6	-184,5
Betriebliches Ergebnis		-708,1	705,0
Zinserträge	(12)	27,4	32,0
Zinsaufwendungen	(12)	-193,2	-197,0
Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen	(13)	-55,0	46,1
Sonstiges Finanzergebnis	(14)	-4,3	3,9
Finanzergebnis		-225,1	-115,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-933,2	590,0
Ertragsteuern	(15)	242,8	-135,7
Konzern-Ergebnis		-690,4	454,3
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		-32,8	33,6
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		-657,6	420,7
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	(16)		
unverwässert		-7,12	4,55
verwässert		-7,09	4,54
EBITDA vor Sondereinflüssen (= EBITDA + Effekte aus Sondereinflüssen)		48,4	1.180,3
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		-250,6	1.180,3
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		-708,1	705,0

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2020	2019
Konzern-Ergebnis	-690,4	454,3
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-5,9	-7,1
(darauf entfallene latente Steuern	1,8	2,2)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	-27,4	37,2
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,1	0,1
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0)
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-31,4	32,4
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-5,1	-9,6
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-4,9	-11,5
	-0,2	1,9
(darauf entfallene latente Steuern	-0,1	-1,0)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		
Erfolgsneutrale Änderungen	-10,8	1,5
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-10,9	0,0
	0,1	1,5
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	-0,5)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	-137,3	-1,5
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	-137,3	-1,5
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	-4,3	1,9
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	-4,3	1,9
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-141,8	2,3
Sonstiges Ergebnis	-173,2	34,7
Gesamtergebnis	-863,6	489,0
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	-39,6	33,4
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	-824,0	455,6

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(17)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	3.221,2	3.284,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	119,1	131,1
Sachanlagen	(20)	7.330,3	6.837,9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(21)	123,3	93,3
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	(22)	165,5	242,2
Anderer Finanzanlagen	(23)	350,3	503,0
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	100,2	38,2
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	133,0	155,5
Latente Steueransprüche	(27)	175,8	78,6
		11.738,0	11.383,2
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	22,3	23,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	125,4	203,1
Anderer kurzfristige Finanzanlagen	(23)	190,7	93,0
Sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	28,2	54,8
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	102,1	55,5
Ertragsteuerforderungen	(26)	10,1	25,2
Zahlungsmittel	(30)	1.864,4	788,9
		2.343,2	1.244,1
Gesamt		14.081,2	12.627,3

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,9
Kapitalrücklage	(31)	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	2.096,4	2.920,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	3.618,8	4.443,1
Nicht beherrschende Anteile	(32)	139,9	180,1
		3.758,7	4.623,2
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	6.936,5	4.746,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	42,6	41,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	1.061,0	1.172,4
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	86,7	107,0
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	39,7	212,7
Pensionsverpflichtungen	(38)	46,7	40,2
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	51,0	69,7
Sonstige Rückstellungen	(40)	196,5	158,7
		8.460,7	6.548,9
Kurzfristige Schulden			
Kurzfristige Finanzschulden	(33)	810,7	556,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	294,6	297,3
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	230,3	244,7
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	100,1	102,3
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	43,1	59,7
Sonstige Rückstellungen	(40)	383,0	194,7
		1.861,8	1.455,2
Gesamt		14.081,2	12.627,3

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2020	2019
Ergebnisanteil Gesellschafter der Fraport AG		-657,6	420,7
Ergebnisanteil Nicht beherrschende Anteile		-32,8	33,6
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(15)	-242,8	135,7
Abschreibungen	(10)	457,5	475,3
Zinsergebnis	(12)	165,8	165,0
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		0,6	-13,3
Sonstiges		-14,4	-15,0
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(13)	55,0	-46,1
Veränderungen der Vorräte	(28)	1,1	5,3
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(24 – 25), (29)	-4,7	-30,6
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 36)	-84,4	43,1
Veränderungen der Rückstellungen	(37 – 40)	236,2	16,4
Betrieblicher Bereich		-120,5	1.190,1
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-94,5	-120,7
Erhaltene Zinsen		14,3	37,1
Gezahlte Ertragsteuern		-35,5	-154,2
Mittelab-/zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(43)	-236,2	952,3
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	-266,8	-602,7
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	-14,1	-15,4
Investitionen in Sachanlagen	(20)	-837,4	-755,2
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(21)	-26,6	-5,6
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen		-1,8	-1,7
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen		0,0	5,2
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	3,9	102,3
Dividenden aus übrigen Beteiligungen		0,1	0,2
Erlöse aus Anlagenabgängen		1,3	1,4
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-1.141,4	-1.271,5
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(23)	-428,0	-161,7
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		450,9	162,3
Veränderungen der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	-1.409,7	-31,4
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(43)	-2.528,2	-1.302,3
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(31)	0,0	-184,8
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-0,6	-8,7
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		0,0	-40,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	2.692,3	1.620,5
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-183,0	-1.127,0
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-37,7	42,7
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	(43)	2.471,0	302,4
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		7,1	-10,9
Veränderung des Finanzmittelbestands		-286,3	-58,5
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		543,5	598,2
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-40,8	3,8
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(30), (43)	216,4	543,5

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2020		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		-	-
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		-	-
Stand 31.12.2020	(31),(32)	923,9	598,5
Stand 1.1.2019		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		-	-
Stand 31.12.2019	(31),(32)	923,9	598,5

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
2.846,0	-12,6	87,3	2.920,7	4.443,1	180,1	4.623,2
-	-131,0	-	-131,0	-131,0	-6,3	-137,3
0,1	-4,3	-	-4,2	-4,2	-	-4,2
-4,1	-	-	-4,1	-4,1	-	-4,1
-	-	-27,4	-27,4	-27,4	-	-27,4
-	-	0,1	0,1	0,1	-	0,1
-	-	0,2	0,2	0,2	-0,5	-0,3
-4,0	-135,3	-27,1	-166,4	-166,4	-6,8	-173,2
-	-	-	-	-	-0,6	-0,6
-657,6	-	-	-657,6	-657,6	-32,8	-690,4
4,9	-	-5,2	-0,3	-0,3	-	-0,3
2.189,3	-147,9	55,0	2.096,4	3.618,8	139,9	3.758,7
2.622,9	-11,9	46,9	2.657,9	4.180,3	187,7	4.368,0
-	-2,6	-	-2,6	-2,6	1,1	-1,5
0,1	1,9	-	2,0	2,0	-	2,0
-4,9	-	-	-4,9	-4,9	-	-4,9
-	-	37,2	37,2	37,2	-	37,2
-	-	1,0	1,0	1,0	-	1,0
-	-	2,2	2,2	2,2	-1,3	0,9
-4,8	-0,7	40,4	34,9	34,9	-0,2	34,7
-184,8	-	-	-184,8	-184,8	-8,7	-193,5
420,7	-	-	420,7	420,7	33,6	454,3
-8,0	-	-	-8,0	-8,0	-32,3	-40,3
2.846,0	-12,6	87,3	2.920,7	4.443,1	180,1	4.623,2

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2020

Konzern-Anlagenspiegel	156
Segment-Berichterstattung	158
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	160
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung	180
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	188
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	213
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	215
Sonstige Angaben	216

Konzern-Anlagenspiegel (Anhang Tz. 17 bis 21)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2020	132,3	3.733,7	281,4
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-245,0	-6,3
Zugänge	0,0	242,0	14,1
Abgänge	0,0	0,0	-14,9
Umbuchungen	0,0	5,4	-1,7
Stand 31.12.2020	132,3	3.736,1	272,6
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2020	113,0	449,6	150,3
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-27,3	-1,8
Zugänge	0,0	92,6	19,8
Abgänge	0,0	0,0	-14,8
Stand 31.12.2020	113,0	514,9	153,5
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2020	19,3	3.221,2	119,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2019	132,3	3.210,4	266,2
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	4,8	0,5
Zugänge	0,0	518,5	15,4
Abgänge	0,0	0,0	-3,4
Umbuchungen	0,0	0,0	2,7
Stand 31.12.2019	132,3	3.733,7	281,4
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2019	113,0	366,1	131,7
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	1,5	0,2
Zugänge	0,0	82,0	21,9
Abgänge	0,0	0,0	-3,4
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,1
Stand 31.12.2019	113,0	449,6	150,3
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2019	19,3	3.284,1	131,1

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	Nutzungsrechte Leasing	Anlagen im Bau	Sachanlagen gesamt	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
6.226,1	3.259,7	540,3	376,6	1.575,8	11.978,5	105,7
0,0	0,1	-5,6	-25,0	-0,5	-31,0	0,0
34,9	65,5	45,1	5,5	725,9	876,9	26,6
-96,5	-61,6	-29,4	-26,6	-3,6	-217,7	-1,4
60,8	27,9	6,2	0,0	-104,8	-9,9	6,2
6.225,3	3.291,6	556,6	330,5	2.192,8	12.596,8	137,1
2.992,1	1.733,6	345,0	68,8	1,1	5.140,6	12,4
0,0	0,0	-3,9	-6,0	0,0	-9,9	0,0
155,1	101,5	39,8	47,3	0,0	343,7	1,4
-96,0	-56,3	-29,1	-26,5	0,0	-207,9	0,0
3.051,2	1.778,8	351,8	83,6	1,1	5.266,5	13,8
3.174,1	1.512,8	204,8	246,9	2.191,7	7.330,3	123,3
6.161,9	3.183,6	501,0	0,0	1.063,8	10.910,3	100,1
0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0
52,0	59,4	56,7	349,9	616,0	1.134,0	5,6
-20,6	-21,3	-20,4	0,0	-1,8	-64,1	0,0
32,8	38,0	2,0	26,7	-102,2	-2,7	0,0
6.226,1	3.259,7	540,3	376,6	1.575,8	11.978,5	105,7
2.868,9	1.637,6	321,0	0,0	1,1	4.828,6	11,3
0,0	0,0	0,8	-0,1	0,0	0,7	0,0
163,5	116,3	43,7	46,8	0,0	370,3	1,1
-20,8	-18,6	-19,7	0,0	0,0	-59,1	0,0
-19,5	-1,7	-0,8	22,1	0,0	0,1	0,0
2.992,1	1.733,6	345,0	68,8	1,1	5.140,6	12,4
3.234,0	1.526,1	195,3	307,8	1.574,7	6.837,9	93,3

Segment-Berichterstattung (Anhang Tz. 42)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2020	440,9	294,6	319,2	622,3	–	1.677,0
	2019	1.027,0	507,8	707,1	1.463,9	–	3.705,8
Sonstige Erträge	2020	31,4	19,9	12,4	56,0	–	119,7
	2019	32,3	25,9	9,0	12,0	–	79,2
Erträge mit Dritten	2020	472,3	314,5	331,6	678,3	–	1.796,7
	2019	1.059,3	533,7	716,1	1.475,9	–	3.785,0
Intersegmentäre Erträge	2020	81,1	198,9	33,0	322,2	–635,2	–
	2019	80,8	210,3	45,7	392,0	–728,8	–
Erträge gesamt	2020	553,4	513,4	364,6	1.000,5	–635,2	1.796,7
	2019	1.140,1	744,0	761,8	1.867,9	–728,8	3.785,0
Segment-Ergebnis EBIT	2020	–420,6	122,9	–304,9	–105,5	–	–708,1
	2019	113,5	308,6	12,0	270,9	–	705,0
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2020	139,9	91,6	39,5	186,5	–	457,5
	2019	159,8	89,2	48,4	177,9	–	475,3
EBITDA vor Sondereinflüssen	2020	–184,3	230,7	–125,6	127,6	–	48,4
	2019	273,3	397,8	60,4	448,8	–	1.180,3
EBITDA	2020	–280,7	214,5	–265,4	81,0	–	–250,6
	2019	273,3	397,8	60,4	448,8	–	1.180,3
Anteiliges Periodenergebnis der at-Equity bewerteten Unternehmen	2020	0,0	–10,3	–0,9	–43,8	–	–55,0
	2019	0,0	–10,2	–6,9	63,2	–	46,1
Erträge aus Beteiligungen	2020	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
	2019	0,0	0,0	0,2	0,0	–	0,2
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2020	5.131,0	2.981,1	797,9	4.985,3	185,9	14.081,2
	31.12.2019	4.095,7	2.436,8	645,3	5.345,7	103,8	12.627,3
Segment-Schulden	31.12.2020	4.175,1	2.309,5	720,1	2.961,0	156,7	10.322,4
	31.12.2019	2.779,7	1.561,6	415,8	2.904,9	342,1	8.004,1
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2020	504,1	247,8	103,9	303,8	–	1.159,6
	2019	438,3	247,4	95,1	892,7	–	1.673,5
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2020	133,6	35,4	145,9	59,9	–	374,8
	2019	82,4	48,2	18,3	1,4	–	150,3
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2020	0,0	16,0	6,3	143,2	–	165,5
	31.12.2019	0,0	23,1	9,0	210,1	–	242,2

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
	2020	1.098,0	223,4	13,9	341,7	–	1.677,0
Umsatzerlöse	2019	2.279,1	590,7	17,9	818,1	–	3.705,8
	2020	72,0	1,9	3,1	42,7	–	119,7
Sonstige Erträge	2019	73,6	3,0	0,8	1,8	–	79,2
	2020	1.170,0	225,3	17,0	384,4	–	1.796,7
Erträge mit Dritten	2019	2.352,7	593,7	18,7	819,9	–	3.785,0
	31.12.2020	9.131,9	2.988,4	280,9	1.494,1	185,9	14.081,2
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2019	7.364,7	3.006,9	380,0	1.772,0	103,7	12.627,3
	2020	888,8	109,1	0,0	161,7	–	1.159,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2019	816,7	211,1	0,0	645,7	–	1.673,5

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

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

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2020 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2020 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315e Absatz 1 HGB enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Im Rahmen der Umsetzung der Anforderungen aus dem ESEF-Umsetzungsgesetz wurde die Bilanzstruktur im Vergleich zum Vorjahr angepasst. Die Bilanzposten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ sowie „Sonstige Verbindlichkeiten“ wurden jeweils aufgeteilt in einen separaten Bilanzposten für die finanziellen bzw. nichtfinanziellen Bestandteile. So weist die vorliegende Bilanz die Posten „Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte“, „Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte“ sowie „Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ und „Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten“ aus. Darüber hinaus werden seit diesem Jahr die anderen kurzfristigen Finanzanlagen ebenfalls separat ausgewiesen. Des Weiteren erfolgte aus Wesentlichkeitsgesichtspunkten eine Zusammenfassung des Postens „Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen“ mit dem Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Änderungen betreffen ausschließlich die Struktur der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend an die neue Struktur angepasst.

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

Den Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2020 hat der Vorstand in seinen Sitzungen am 26. Februar 2021 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgte in seiner Sitzung am 15. März 2021.

Bedeutende Bilanzierungs- und Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie

Angesichts des erheblichen Einflusses der Coronavirus-Pandemie auf das operative Geschäft des Fraport-Konzerns erfolgt seit Beginn der Krise eine fortlaufende Analyse und Überwachung möglicher bilanzieller Effekte und der Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns. Nachfolgend werden die wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungseffekte beschrieben, die sich infolge der Entwicklung im Geschäftsjahr 2020 ergaben. Für eine ausführliche Erläuterung der Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit wird auf die Darstellung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Bedeutende Bilanzierungs- und Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie

in Mio €	Erläuterung	Bilanzieller Effekt
Aufwands- / Ertragswirksame Effekte		
Personalaufwand „Zukunft FRA – Relaunch 50“	Personalaufwendungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie entsprechende Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt (siehe Tz. 9 und Tz. 40)	-299,0
Kurzarbeitergeld	Personalaufwand entlastende Erstattungsansprüche aus Kurzarbeitergeld im Wesentlichen am Standort Frankfurt (siehe Tz. 9)	111,3
Realisierte Kompensationsansprüche/ Entfall von Mindestleasingzahlungen	Ergebniswirksam erfasste Kompensationsansprüche die brasilianischen Konzern-Gesellschaften und Fraport Slovenija betreffend sowie Entfall von Mindestleasingzahlungen bei den Konzern-Gesellschaften der Fraport USA (siehe Tz. 7 und Tz. 24)	42,4
Fair-Value-Anpassung finanzielle Verbindlichkeiten	Bewertung der Eigenkapital-Option Griechenland; weitere Erläuterungen siehe Kapitel „Finanzinstrumente“ (Tz. 41)	17,4
Bewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (siehe Tz. 29)	-12,3
Aufwands- / Ertragsneutrale Effekte		
Verschiebung beziehungsweise Entfall von Konzessions- und Mindestleasingzahlungen	An nahezu allen internationalen Konzern-Flughäfen wurden Verhandlungen mit den verantwortlichen Behörden und staatlichen Stellen aufgenommen, um Konzessionsabgaben temporär zu reduzieren oder zu stunden, beziehungsweise die Gewährung anderer staatlicher Hilfen zu erlangen. In diesem Zusammenhang bestanden zum 31. Dezember 2020 Verpflichtungen aus fixen Konzessionsgebühren (IFRIC 12) und Mindestleasingzahlungen (IFRS 16), mit deren weiteren zeitlichen Verschiebung beziehungsweise teilweisem Entfall nach Abschluss der Verhandlungen gerechnet wird (siehe Tz. 20 und Tz. 35)	55,7
Fair-Value-Anpassung der Eigenkapitalinstrumente	Bewertung der sonstigen Beteiligung Delhi International Airport Private Ltd.; weitere Erläuterungen siehe Kapitel „Finanzinstrumente“ (Tz. 41)	-27,4

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 2020 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2019	26	28	54
Zugänge	4	1	5
Abgänge	-1	0	-1
31.12.2020	29	29	58
At-Equity bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2019	10	3	13
Zugänge	2	0	2
Abgänge	-1	0	-1
31.12.2020	11	3	14
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2019	3	2	5
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2020	3	2	5
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2019	40	33	73
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2020	44	34	78

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften Fraport Newark LLC, Newark, USA, FraSec Luftsicherheit GmbH, Frankfurt am Main, FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main, FraSec Services GmbH Frankfurt am Main, und FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main. Der Abgang bei den verbundenen Unternehmen betrifft die FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main, die am 27. November 2020 auf die FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main, verschmolzen wurde.

Im Dezember 2019 hat die Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA, den Zuschlag für das Centermanagement im Terminal B des Flughafens Newark Liberty International Airport erhalten. Die Geschäftsaktivitäten wurden von der am 20. Januar 2020 gegründeten Gesellschaft Fraport Newark LLC, Newark, USA, übernommen.

Im Rahmen der Reorganisation der FraSec Security Services GmbH wurden am 2. Oktober 2020 vier weitere Gesellschaften gegründet: die FraSec Luftsicherheit GmbH, die FraSec Flughafensicherheit GmbH, die FraSec Services GmbH und FraSec VG GmbH. Die Ausgliederung auf die einzelnen Gesellschaften erfolgt im Geschäftsjahr 2021.

Bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die Veränderungen die Gründung der D-Port Logistik GmbH, Bensheim, die Liquidation der Multi Park II Mönchhof GmbH, Neu-Isenburg sowie den konzerninternen Erwerb der Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main.

Zwecks Entwicklung und Vermarktung des verbliebenen Grundbesitzes auf dem Mönchhof-Gelände hat die Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG zusammen mit der Dietz AG, Bensheim, am 8. September 2020 das Gemeinschaftsunternehmen D-Port Logistik GmbH, Bensheim, gegründet.

Am 2. Dezember 2020 hat die Fraport AG mit einem weiteren Partner von der Medical Airport Service GmbH jeweils 50 % der Kapitalanteile an der Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main, zu nominal 12,5 Tsd € erworben. Da die Anteile an der Terminal for Kids gGmbH in den Fraport-Konzern über die Medical Airport Service GmbH bereits nach der At-Equity-Methode einbezogen waren, hat der Erwerb auf den Konzernabschluss keine Auswirkungen.

Alle im Berichtsjahr erfolgten Erst- und Entkonsolidierungen hatten auf den Fraport-Konzern-Abschluss keine beziehungsweise keine wesentlichen Auswirkungen.

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 31. Dezember 2020 insgesamt 78 Gesellschaften.

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

Die operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, an der Fraport 50 % der Anteile hält, wird aufgrund vertraglicher Regelungen als assoziiertes Unternehmen nach der At-Equity-Methode bilanziert.

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

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

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

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Beteiligungsquote								
Nicht beherrschende Anteile in %	26,60	26,60	26,60	26,60	19,99	19,99	40,00	40,00
Langfristige Vermögenswerte	1.043,0	1.001,7	1.053,9	1.025,4	540,8	480,0	169,9	180,1
Kurzfristige Vermögenswerte	102,2	111,7	64,3	88,2	93,7	190,4	10,5	20,9
Langfristige Schulden	1.009,4	923,1	1.004,2	951,7	202,6	198,5	71,7	76,0
Kurzfristige Schulden	74,7	75,8	70,2	60,2	80,6	102,8	13,5	17,3
Eigenkapital/Nettovermögen	61,1	114,5	43,8	101,7	351,3	369,1	95,2	107,7
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	16,3	30,5	11,7	27,1	70,3	73,8	38,1	43,1

	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Umsatzerlöse	104,0	247,8	80,9	215,6	214,3	444,5	15,3	64,0
EBITDA	6,6	100,7	3,3	66,5	38,5	135,6	1,4	34,0
Ergebnis nach Steuern	-52,3	21,1	-57,2	-4,7	5,0	82,5	-12,5	16,3
Sonstiges Ergebnis	-1,1	-3,1	-0,8	-2,1	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-31,8	5,7	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-53,4	18,0	-58,0	-6,8	-26,8	88,2	-12,8	16,0
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	-14,2	4,8	-15,4	-1,8	-5,4	17,6	-5,1	6,5
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-11,4	81,3	-12,3	55,9	-0,1	116,9	-6,2	39,5
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-59,3	-109,3	-45,5	-113,2	-105,5	-115,0	-3,5	-19,5
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	-11,4	0,0	-11,7	-4,0	-16,4	-2,1	-13,7
davon in Infrastruktur	-59,3	-97,9	-45,5	-101,5	-101,5	-98,6	-1,4	-5,8
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	74,6	24,1	39,1	54,8	18,4	-3,5	0,3	-19,2
Veränderung des Finanzmittelbestands	3,9	-3,9	-18,7	-2,5	-87,2	-1,6	-9,4	0,8
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	45,4	50,9	41,3	44,4	159,8	158,2	16,9	16,1
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	10,2	-1,6	1,2	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	-13,6	3,2	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	59,5	45,4	23,8	41,3	59,0	159,8	7,5	16,9
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,6

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.

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen und Leistungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang.

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 31.12.2020	Durchschnittskurs 2020	Stichtagskurs 31.12.2019	Durchschnittskurs 2019
1 US-Dollar (US-\$)	0,8148	0,8755	0,8907	0,8933
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,1097	0,1242	0,1497	0,1573
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1253	0,1270	0,1279	0,1293
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1051	0,1129	0,1144	0,1140
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2251	0,2504	0,2686	0,2678
100 Russische Rubel (RUB)	1,0898	1,2088	1,4319	1,3802
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,1569	0,1697	0,2216	0,2266

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

4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

Bilanzposten	Bewertungsmethode
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	Nominalbetrag
Derivative Finanzinstrumente	Gemäß IFRS 9
Passiva	
Finanzschulden	Gemäß IFRS 9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Gemäß IFRS 9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Gemäß IFRS 9
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 hierbei dem folgenden fünfstufigen Rahmenmodell:

- > Identifizierung des Vertrages/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 genehmigte Entgeltordnung zugrunde liegt (siehe Tz. 49), sowie auch 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, für Bau und Heimat (BMI). Die Leistungen im Segment Aviation werden in der Regel jeweils innerhalb eines Tages erbracht und entsprechend realisiert.

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

Die Real-Estate-Erlöse betreffen unter anderem Vermietungen des Gebäudebestands des Frankfurter Flughafens. Darüber hinaus bietet die Fraport AG diverse Dienstleistungen im Bereich des Immobilienmanagements für Dritte an. Diese reichen von der Grundstücksentwicklung und Vermarktung über die Immobilienverwaltung bis hin zum Energiemanagement. Die Umsatzerlöse im Retailbereich gliedern sich in die Kategorien Shopping, Werbung und Services auf und resultieren im Wesentlichen aus Erlösen aus der Vermietung von Retail- und Serviceflächen sowie der Vermarktung von Werbeflächen.

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

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

Die Umsatzerlöse im Segment Ground Handling gliedern sich in die Bereiche Bodenverkehrsdienste und 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 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 Auftragserteilung aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland, die entsprechend dem Baufortschritt realisiert werden. Die bilanzielle Abbildung folgt dabei 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 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. Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen werden als laufender Aufwand der Periode erfasst.

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 eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden.

Nach Festlegung einer Verkaufsabsicht und dem Beginn von Entwicklungsmaßnahmen erfolgt eine Umgliederung bisher unbestimmter Grundstücke in das Vorratsvermögen, nach Festlegung einer Eigenverwendungsabsicht 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, Finanzierungskosten aus Finanzierungsleasingverhältnissen und Währungsdifferenzen einbezogen.

Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	25 – 50
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	10 – 39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1 – 30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	7 – 80
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40
Gebäudeausstattungen	12 – 38
Platzanlagen	5 – 99
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7 – 99
Vorfelder	20 – 99
Rollbrücken	80
Rollwege	20 – 99
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3 – 33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	4 – 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 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), 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 zum Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2021 bis 2025 und der aktuellen Langfristplanung bis 2030 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 u. a. abgeleitet wird aus externen Studien und internen Prognosen. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate zwischen 1,0 % und 2,0 % (im Vorjahr: 1,0 % bis 2,0 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 4,8 % bis 10,8 % (im Vorjahr: 4,1 % bis 10,4 %) verwendet.

Insbesondere aufgrund des in 2020 durch die Coronavirus-Pandemie erheblich verschlechterten Marktumfelds und der sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Ergebnisprognosen der Folgejahre wurde die Werthaltigkeit von langfristigen Vermögenswerten der Konzerngesellschaften in Übereinstimmung mit IAS 36.12 und IAS 36.13 geprüft.

Die im Ausblick dargestellten Prognosen u. a. die Erholung des Verkehrs am Standort Frankfurt auf Vorkrisenniveau in 2026 entsprechen dem Basis-Szenario unserer Planung und sind in die Berechnungen der Impairmenttests eingeflossen.

Aufgrund der erhöhten Planungsunsicherheiten bedingt durch die Corona-Pandemie wurden für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Grundsätzlich wurde für alle Einheiten die Werthaltigkeit bei einem um 0,5%-Punkte höheren Kapitalisierungszinssatz und einer Reduktion der Wachstumsrate um 0,5% über den gesamten Planungszeitraum geprüft. Die Werthaltigkeit konnte auch nach Anpassung der Parameter noch festgestellt werden.

Für die zentrale zahlungsmittelgenerierende Einheit Flughafenbetrieb der Fraport AG wurden darüber hinaus noch weitere Sensitivitätsbetrachtungen unter Anpassung der wesentlichen Planungsannahmen, der jährlichen Passagierzahlen und Flughafenentgelte, durchgeführt. Die Passagierzahlen sind stark abhängig von den weiteren Entwicklungen der Pandemie und stellen daher einen mit Unsicherheit behafteten Planungsparameter dar. Im Rahmen des Planungsprozesses wurden unterschiedliche Passagierszenarien entwickelt. Diese sind in die zusätzliche Sensitivitätsbetrachtung gewichtet eingeflossen. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Passagierrückgangs um 3 % im Vergleich zur verabschiedeten Planung und damit einhergehender Anpassung der variablen Kosten, ist weiterhin die Werthaltigkeit der langfristigen Vermögenswerte gegeben. Die verbleibende Überdeckung weist allerdings einen signifikanten Rückgang um 63 % auf. Die Flughafenentgelte wurden im Rahmen eines Szenarios um durchschnittlich 3 % im Vergleich zur Planung reduziert und resultieren ebenfalls in einem signifikanten Rückgang der Überdeckung um 40 %. Die Kombination der beiden Szenarien führt zu einem Abschreibungsbedarf im knapp zweistelligen Millionenbereich.

Einen weiteren wesentlichen Einfluss auf den Unternehmenswert stellt der Wertbeitrag der ewigen Rente dar. Daher wurde überprüft, dass die Werthaltigkeit im Basis-Szenario auch bei einer reduzierten Wachstumsrate der ewigen Rente von 0,5 % gegeben ist. Die verbleibende Überdeckung beträgt dabei noch 24 % des ursprünglichen Werts.

Unter der Annahme, dass die Erholung des Passagierniveaus deutlich langsamer erfolgt als in den genannten Szenarien angenommen und erst in 2030 fast das Vorkrisenniveau der Passagierzahlen erreicht wird, würden die damit verbundenen Auswirkungen, insbesondere auf die ewige Rente, zu einem Abschreibungsbedarf im hohen dreistelligen Millionenbereich führen. Dabei wurden keine Entgeltsteigerungen über dem aktuellen Planungsniveau angenommen, die zu einer signifikanten Kompensation des Abschreibungsbedarfs führen würden.

Leasingverhältnisse

Der Fraport-Konzern bilanziert seit 1. Januar 2019 für Leasingverhältnisse, bei denen der Fraport-Konzern als Leasingnehmer auftritt, Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten in Höhe des Barwertes 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. Enthaltene Leasingvereinbarungen Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen, werden für die Bestimmung der Vertragslaufzeit sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder Nicht-Ausübung solcher Optionen bieten. Die Laufzeit wird nur angepasst, wenn die Ausübung oder Nicht-Ausübung solcher Optionen hinreichend sicher ist.

Unter Berücksichtigung des Wesentlichkeitsgrundsatzes (IAS 1 i.V.m. IFRS 16.BC86) werden Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten ausschließlich für Immobilienleasingverträge bilanziert. Zahlungen aus Leasingverträgen für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen werden wie bisherige Operate-Lease-Verhältnisse im Aufwand erfasst. Des Weiteren werden die neuen 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 setzt der Fraport-Konzern bei Vorliegen eines Finance-Lease-Verhältnisses das Leasingobjekt in seiner Bilanz an und weist dieses als Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes aus dem Leasingverhältnis aus.

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. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt. Andere Finanzanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristig ausgewiesen. Der Ansatz und die Folgebewertung erfolgen auf Grundlage der Zahlungsstromereigenschaften und des Geschäftsmodells, nach dem sie gesteuert werden.

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

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

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

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

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

FVOCI mit Recycling betrifft die Wertpapiere. Wertänderungen werden im Eigenkapital erfasst; sollte es zu einem vorzeitigen Verkauf kommen, werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt.

Für die sonstigen Beteiligungen wurde 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 kurzfristig ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute sowie alle übrigen finanziellen Forderungen mit festen oder bestimmaren 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.

Aufgrund des starken Verkehrsrückgangs bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie wurde für einen Großteil der Beschäftigten am Standort Frankfurt Kurzarbeit eingeführt. Die erhaltenen Erstattungen wurden aufwandsmindernd im Personalaufwand erfasst, sowie die bestehenden Ansprüche unter den sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

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

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

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

Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der oben genannten finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten beziehungsweise erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (zum Beispiel erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, die hohe Wahrscheinlichkeit eines Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner oder ein andauernder Rückgang des beizulegenden Zeitwerts unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten. Es wird unter Berücksichtigung von zukunftsorientierten makroökonomischen Informationen beurteilt, ob sich das Kreditrisiko signifikant erhöht (oder verringert) hat. Die Beurteilung, ob eine signifikante Erhöhung oder Minderung des Kreditrisikos vorliegt, ist maßgeblich, 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 vorgesehenen 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 Finanzmittel 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 sind zum Nominalwert 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 zu latentem Steueraufwand beziehungsweise -ertrag. Soweit Sachverhalte, die eine Veränderung der latenten Steuern nach sich ziehen, erfolgsneutral im Eigenkapital gebucht werden, wird auch die Veränderung der latenten Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital berücksichtigt.

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

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 0,40 % (im Vorjahr: 0,70 %) 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 Industriefinanzen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzen 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 insbesondere die Rückstellungen für passiven Schallschutz, die über einen Zeitraum bis 2023 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen bis maximal $-0,59\%$ (im Vorjahr: $-0,30\%$) 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 erfüllt sind, wird das Hedge Accounting aufgelöst. Die Änderungen des Fair Values sowie die darauf entfallenden Steuerlatenzen werden in diesem Fall erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (FVTPL). Die Fair-Value-Änderungen werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Eigene Anteile

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

Aktienoptionen

Die Vergütung im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogramms orientiert sich wertmäßig nicht an der Wertentwicklung der Anteile, sodass das Mitarbeiteraktienprogramm nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 2 fällt.

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 bzw. 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.

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 Verträgen mit Kunden

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 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 ähnlichen 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 der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2020 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz (39,2 Mio €; im Vorjahr: 41,5 Mio €) und Wirbelschleppen (20,3 Mio €; im Vorjahr: 24,0 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2020 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich (15,1 Mio €; im Vorjahr: 22,1 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich.

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 erstmalig angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2020 beginnen.

Am 31. Oktober 2018 hat das IASB Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler“ hinsichtlich der Definition von „wesentlich“ veröffentlicht. Zweck der Änderungen war, die Definition „wesentlich“ zu schärfen und zu vereinheitlichen. Zusammen mit dem am 29. März 2018 veröffentlichten überarbeiteten Rahmenkonzept wurden die Änderungen an IAS 1 und IAS 8 am 29. November 2019 von der EU-Kommission in das europäische Recht übernommen. Alle Änderungen sind ab 1. Januar 2020 anzuwenden, eine frühere freiwillige Anwendung war zulässig. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 26. September 2019 Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 „Interest Rate Benchmark Reform“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen bestimmte Erleichterungen bei der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, die von der Reform des Referenzzinssatzes betroffen sind. Unternehmen wenden diese Hedge-Accounting Vorschriften unter der Annahme an, dass sich der Referenzzinssatz, auf dem die abgesicherten Cashflows und die Cashflows aus dem Sicherungsinstrument basieren, durch die Reform des Referenzzinssatzes nicht verändern wird. Die Änderungen sind ab 1. Januar 2020 anzuwenden, eine frühere freiwillige Anwendung war zulässig. Die Änderungen der Verlautbarungen des IASB zur Reform der Referenzzinssätze wurden am 16. Januar 2020 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 22. Oktober 2018 hat das IASB Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ – Definition eines Geschäftsbetriebs veröffentlicht. Für das Vorliegen eines Geschäftsbetriebs ist zukünftig neben ökonomischen Ressourcen mindestens auch ein substanzieller Prozess erforderlich, der zusammen mit den Ressourcen die Möglichkeit schafft, Output zu generieren. Die Abgrenzung zwischen Geschäftsbetrieb und Gruppe von Vermögenswerten soll anhand der neuen Definition, von Beispielen und im sogenannten „Concentration Test“ vereinfacht werden. Die Änderungen wurden am 21. April 2020 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen und sind auf Unternehmenszusammenschlüsse, die in Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2020 erfolgen, anzuwenden. Eine frühere freiwillige Anwendung war zulässig. Die Änderungen haben sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 28. Mai 2020 hat das IASB Erleichterungsvorschriften zu IFRS 16.46 erlassen, die dem Leasingnehmer bei Vorliegen von Erlassen, Kürzungen oder Stundungen von Mietzahlungen i. Z. m. der Coronavirus-Pandemie ein Wahlrecht einräumen, auf die Beurteilung, ob diese Änderungen eine Modifikation darstellen, zu verzichten. Anstelle einer Modifikation kann der Betrag der erlassenen oder reduzierten Mietzahlungen direkt erfolgswirksam erfasst werden. Die Erleichterungsvorschriften sind anwendbar, sofern die Mietzugeständnisse eine unmittelbare Folge der Coronavirus-Pandemie sind und Mietzahlungen betreffen, die bis 30. Juni 2021 fällig sind. Weiterhin muss das geänderte Entgelt im Wesentlichen gleich hoch oder geringer als vor der Änderung sein und die übrigen Vertragsbedingungen müssen im Wesentlichen unverändert bleiben. Die Übernahme in EU-Recht erfolgte

am 9. Oktober 2020. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juni 2020 beginnen. Das Wahlrecht kam im Fraport-Konzern zur Anwendung. Im Fraport Konzern werden entsprechend der Erleichterungsvorschriften Mieterlasse bzw. Mietreduktionen als Ertrag realisiert. Eine Modifikation der Leasingverbindlichkeiten unterbleibt. Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte verbleiben somit unverändert.

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

Am 23. Januar 2020 hat das IASB Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ hinsichtlich der Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig veröffentlicht. Verbindlichkeiten sind als langfristig auszuweisen, wenn das Unternehmen am Ende des Berichtszeitraums ein substantielles Recht besitzt, die Erfüllung der Schuld um mindestens zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag zu verschieben. Die ursprüngliche Erstanwendung der Änderungen an IAS 1 zum 1. Januar 2022 wurde am 15. Juli 2020 vom IASB um ein Jahr verschoben. Die Änderungen sind somit ab dem 1. Januar 2023 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt allerdings ein EU-Endorsement voraus. Die Auswirkungen aus der Anwendung der neuen Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit analysiert.

Am 14. Mai 2020 hat das IASB Änderungen an mehreren IFRS-Standards veröffentlicht. Die Änderungen betreffen folgende Standards: IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ – Verweis auf das Rahmenkonzept; IAS 16 „Sachanlagen“ – Erlöse vor beabsichtigter Nutzung des Vermögenswerts. Die Änderung sieht vor, dass künftig kein Abzug von Erträgen, die während der Zeit, in der eine Sachanlage zu ihrem Standort oder in ihren betriebsbereiten Zustand gebracht wird, erzielt wurden, von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten mehr zulässig ist. IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ – belastende Verträge, Kosten der Vertragserfüllung. Demnach sind bei der Beurteilung, ob Verträge verlustbringend sein werden, sowohl alle dem Vertrag direkt zurechenbare Kosten als auch Kosten, die ohne den Vertrag nicht anfallen würden, zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurden die jährlichen „Verbesserungen an den IFRS 2018-2020“ mit geringfügigen Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41 veröffentlicht. Alle Änderungen treten am 1. Januar 2022 in Kraft, dabei sind die Übergangsbestimmungen unterschiedlich. Im Fraport-Konzern werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aus der Erstanwendung der Änderungen erwartet.

Am 28. August 2020 hat das IASB Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4, IFRS 16 verabschiedet, die im Zusammenhang mit der Reform von Referenzzinssätzen (IBOR-Reform), speziell mit der Abbildung von Änderungen an vertraglichen Zahlungsströmen und Sicherungsbeziehungen, die in diesem Zusammenhang vorgenommen werden, stehen. Die Änderungen betreffen Änderungen von vertraglichen Cashflows, die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen sowie entsprechend geänderte Angabepflichten. Die Änderungen treten, vorbehaltlich eines erforderlichen EU-Endorsements, für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen, in Kraft. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. 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 €	2020	2019
Aviation		
Flughafentgelte	288,6	816,1
Sicherheitsdienstleistungen	120,2	161,0
Übrige Umsatzerlöse	32,1	49,9
	440,9	1.027,0
Retail & Real Estate		
Real Estate	163,0	169,3
Retail	78,9	220,9
Parkierung	43,5	99,4
Übrige Umsatzerlöse	9,2	18,2
	294,6	507,8
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	177,9	359,3
Infrastrukturentgelte	119,5	321,9
Übrige Umsatzerlöse	21,8	25,9
	319,2	707,1
International Activities & Services		
Aviation	174,5	566,6
Non-Aviation	223,3	451,0
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	224,5	446,3
	622,3	1.463,9
Gesamt	1.677,0	3.705,8

Zur ausführlichen Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern“ sowie die Segment-Berichterstattung verwiesen (siehe Tz. 42).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend variable Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 55,5 Mio € (im Vorjahr: 173,0 Mio €) erfasst. Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie fand im Geschäftsjahr eine Anpassung der Konditionen statt, die eine temporär gültige Reduktion der Mindestmieten vorsieht. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retailbereichs enthalten demnach für das Geschäftsjahr 2020 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 30,9 Mio € (im Vorjahr: 44,6 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich wie im Vorjahr 44 Jahre.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 487,2 Mio € (im Vorjahr: 495,4 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 370,4 Mio € (im Vorjahr: 381,0 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 5,2 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (174,5 Mio €; im Vorjahr: 566,6 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 123,3 Mio € (im Vorjahr: 272,9 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 41,3 Mio € (im Vorjahr: 97,6 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten in Höhe von 224,5 Mio € (im Vorjahr: 446,3 Mio €) betreffen Lima (95,7 Mio €; im Vorjahr: 89,0 Mio €), Griechenland (79,5 Mio €; im Vorjahr: 166,9 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (49,3 Mio €; im Vorjahr: 190,4 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 1.677,0 Mio € (im Vorjahr: 3.705,8 Mio €) resultieren mit 1.080,1 Mio € (im Vorjahr: 2.599,6 Mio €) aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftrags Erlöse 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 2020
	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	
Mindestleasingzahlungen	158,8	117,3	98,4	89,4	75,4	1.533,1	2.072,4

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2019
	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	
Mindestleasingzahlungen	216,0	145,4	126,8	99,9	83,5	1.445,8	2.117,4

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

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2020	2019
Andere aktivierte Eigenleistungen	37,9	37,9

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

7 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2020	2019
Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie	42,4	0,0
Auflösungen von Rückstellungen	12,5	4,7
Auflösungen von Wertberichtigungen	4,7	0,3
Gewinne aus Anlagenabgängen	1,8	1,3
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,5	4,7
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,1	1,1
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,4
Erträge aus Entkonsolidierungen	0,0	12,8
Sonstige	17,8	16,0
Gesamt	81,8	41,3

Zur Kompensation der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurden an nahezu allen Konzern-Standorten im Ausland Gespräche mit den verantwortlichen Behörden und staatlichen Stellen aufgenommen. In diesem Zusammenhang konnten im Geschäftsjahr 2020 bereits erste Vereinbarungen geschlossen werden, die sich mit 42,4 Mio € auswirkten. Diese resultieren im Wesentlichen aus realisierten Erstattungsansprüchen der beiden brasilianischen Konzerngesellschaften sowie erlassenen Mindestleasingzahlungen der Fraport USA.

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere personalbezogene Rückstellungen.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2020	2019
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-270,9	-527,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-417,7	-669,5
Gesamt	-688,6	-1.197,4

Unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien sind unter anderem die Buchwerte der im Geschäftsjahr verkauften Vorratsimmobilien erfasst. Die in diesem Zusammenhang bereits realisierten Verkaufserlöse sind in den Umsatzerlösen im Segment Retail & Real Estate ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 54,4 Mio € (im Vorjahr: 202,9 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 224,5 Mio € (im Vorjahr: 446,3 Mio €), die unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien ausgewiesen werden.

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2020	2019
Entgelte für Personal	-1.037,1	-993,4
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-138,1	-182,4
Aufwendungen für Altersversorgung	-36,9	-47,0
Gesamt	-1.212,1	-1.222,8

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2020	2019
Stammbeschäftigte	20.765	21.998
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	399	516
Gesamt	21.164	22.514

In den Personalaufwendungen des Geschäftsjahres 2020 sind Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA - Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie entsprechenden Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt in Höhe von 299,0 Mio € enthalten. Die Kennzahl „EBITDA vor Sondereinflüssen“ berücksichtigt die Bereinigung der Personalaufwendungen um diesen Effekt.

Darüber hinaus beinhaltet der Posten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontenmodellen.

Als Reaktion auf die aktuellen weltweiten Entwicklungen im Rahmen der Coronavirus-Pandemie wurde Ende März 2020 für einen Großteil der Beschäftigten am Standort Frankfurt sowie im Rahmen der lokalen Gesetzgebung bei einzelnen Konzern-Gesellschaften im Ausland Kurzarbeit eingeführt. Die Zuwendungen führten zu einer Entlastung des Personalaufwands in Höhe von 111,3 Mio €. Hiervon entfielen 45,0 Mio € auf zu erstattende Sozialversicherungsbeiträge.

10 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2020	2019
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	-92,6	-82,0
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	-19,8	-21,9
Sachanlagen		
Planmäßig	-343,7	-370,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	-1,4	-1,1
Gesamt	-457,5	-475,3

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen von Nutzungsdauern von Sachanlagen, die im Vergleich zum Vorjahr zu Minderabschreibungen in Höhe von 22,1 Mio € (im Vorjahr: 3,7 Mio €) und zu Mehrabschreibungen in Höhe von 4,2 Mio € (im Vorjahr: 16,9 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Insbesondere aufgrund des in 2020 durch die Coronavirus-Pandemie erheblich verschlechterten Marktumfelds und der sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Ergebnisprognosen der Folgejahre wurde die Werthaltigkeit von langfristigen Vermögenswerten in Übereinstimmung mit IAS 36.12 und IAS 36.13 geprüft. Die dem Impairmenttest zugrundeliegenden Annahmen und Vorgehensweisen werden im Abschnitt Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung Tz.1 dargelegt.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten führte zum 31. Dezember 2020 zu keinem Wertminderungsbedarf der langfristigen Vermögenswerte.

Im Vorjahr betrafen die erfassten Wertminderungen nach IAS 36 den At-Equity-Buchwert der Xi'an Xianyang International Airport Co. Ltd. Der Wertminderungsaufwand wurde im Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen erfasst (siehe Tz. 13).

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2020	2019
Versicherungen	-28,9	-31,9
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-15,0	-20,6
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-10,7	-20,7
Mieten und Leasingaufwendungen	-10,2	-9,9
Sonstige Steuern	-8,3	-9,5
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-5,0	-13,4
Verluste aus Anlagenabgängen	-1,2	-0,8
Übrige	-67,3	-77,7
Gesamt	-146,6	-184,5

Die Miet- und Leasingaufwendungen resultieren 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. 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: Reisekosten, Büromaterial, Lehrgangs- und Seminargebühren, Bewirtungsaufwendungen, Verwaltungsgebühren, Porti und Aufwendungen aus Schadenersatzleistungen beziehungsweise Strafzahlungen.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €) enthalten. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die Erteilung eines Comfort Letters im Rahmen der Anleiheemission sowie Leistungen im Zusammenhang mit der Überprüfung der Berechnung des Kurzarbeitergelds. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2020		2019	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,2	1,4	0,2
Andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,0	0,1	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,2	0,0	0,3	0,0
Gesamt	1,9	0,2	1,8	0,2

12 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2020	2019
Zinserträge	27,4	32,0
Zinsaufwendungen	-193,2	-197,0

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen enthalten überwiegend Zinsen aus langfristigen Darlehen, Schuldscheindarlehen, Anleihen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen und Zinserträge aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten, Rückstellungen und langfristiger Vermögenswerte. Die 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 €	2020	2019
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	26,2	29,7
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-179,5	-179,7

13 Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen

Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen

in Mio €	2020	2019
Gemeinschaftsunternehmen	-43,8	56,5
Assoziierte Unternehmen	-11,2	-10,4
Gesamt	-55,0	46,1

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen (siehe auch Tz. 22) enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von Antalya in Höhe von -32,2 Mio € (im Vorjahr: 70,8 Mio €) sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von -2,5 Mio € (im Vorjahr: -14,3 Mio €).

Im Vorjahr wurde im Zusammenhang mit Verhandlungen zwischen den Gesellschaftern über die Struktur der künftigen Zusammenarbeit und der künftigen Ausrichtung der Gesellschaft eine Anpassung der erwarteten Cash Flows der CGU Xi'an im Planungszeitraum bis 2024 vorgenommen. Aufgrund dessen ergab sich, bei Verwendung eines Diskontierungszinssatzes von 8,78 % nach Steuern (11,70 % vor Steuern), eine Wertminderung für den in der Konzern-Bilanz erfassten At-Equity-Buchwert der Xi'an. Die Anteile an der Xi'an sind dem Segment International Activities & Services zugeordnet. Der erzielbare Betrag basiert auf dem Nutzungswert der CGU. Der Wertminderung wurde im Vorjahr durch Erfassung einer aufwandswirksamen Wertberichtigung des At-Equity-Buchwerts im At-Equity-Ergebnis in Höhe von 20,0 Mio € Rechnung getragen.

14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2020	2019
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	1,6	3,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	3,6	4,7
Bewertung von Derivaten	2,6	6,3
Sonstiges	17,6	0,4
Gesamt	25,4	14,5
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-2,3	-1,2
Fremdwährungskursverluste realisiert	-4,3	-4,7
Bewertung von Derivaten	-0,8	-2,0
Sonstiges	-22,3	-2,7
Gesamt	-29,7	-10,6
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	-4,3	3,9

In den sonstigen Erträgen im Finanzergebnis ist im Wesentlichen die Fair-Value-Bewertung der Kaufoption des Minderheitsgesellschafters zum Bezug weiterer Anteile an den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece von 17,4 Mio € (im Vorjahr: Aufwand von 1,3 Mio €) enthalten. Die sonstigen Aufwendungen beinhalten insbesondere Verluste aus dem vorzeitigen Abgang von Finanzanlagen sowie die Wertberichtigung eines Darlehens an ein assoziiertes Unternehmen.

15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2020	2019
Laufende Ertragsteuern	-33,4	-172,7
Latente Ertragsteuern	276,2	37,0
Gesamt	242,8	-135,7

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (13,5 Mio €, im Vorjahr: 167,1 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (19,9 Mio €, im Vorjahr: 5,6 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, unverändert gegenüber dem Vorjahr, ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 31 % 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 2020 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare gewerbsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 20,6 Mio € und körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 16,3 Mio € (im Vorjahr: 16,8 Mio € gewerbsteuerlich und 12,2 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.

Der Fraport-Konzern verfügt über in Deutschland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 725,5 Mio € (Körperschaftsteuer) und 746,0 Mio € (Gewerbsteuer) sowie über im Ausland nutzbare Verlustvorträge in Höhe von 85,6 Mio € (im Vorjahr keine).

Zum 31. Dezember 2020 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über steuerlich nutzbare Zinsvorträge in Höhe von 129,7 Mio € (im Vorjahr: 62,2 Mio €), die ausschließlich aus der Fraport Greece A und der Fraport Greece B resultieren.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 439,4 Mio € (im Vorjahr: 293,8 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 1,55 % 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 €	2020		2019	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	5,5	-125,3	3,1	-128,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	-14,6	0,0	-18,6
Sachanlagen	0,0	-308,3	0,0	-308,1
Finanzanlagen	0,0	-1,6	0,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	6,7	-0,5	3,5	-0,6
Pensionsrückstellungen	9,8	0,0	8,2	0,0
Sonstige Rückstellungen	45,9	-0,2	24,5	-0,5
Verbindlichkeiten	252,6	0,0	270,0	-0,1
Finanzderivate	2,2	-1,5	1,6	-0,7
Verlust- und Zinsvorträge	282,4	0,0	14,9	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	605,1	-452,0	325,8	-457,0
Saldierung	-431,4	431,4	-247,2	247,2
Konsolidierungsmaßnahmen	2,1	-19,1	0,0	-2,9
Konzern-Bilanz	175,8	-39,7	78,6	-212,7

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. Der Anstieg der steuerlich nutzbaren Verlustvorträge resultiert aus der signifikant negativen operativen Entwicklung der Konzerngesellschaften infolge der Coronavirus-Pandemie.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 0,6 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 2,2 Mio €).

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	-933,2	590,0
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	289,3	-182,9
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	-13,2	15,5
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	3,6	18,3
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-2,1	-3,4
Nichtanrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	-1,7	-3,3
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-13,7	13,3
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	-15,7	15,7
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-1,3	-0,7
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-2,1	-3,1
Periodenfremde Steuern	-1,6	-5,6
Sonstiges	1,3	0,5
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	242,8	-135,7

¹⁾ Erwartete Steuerquote rund 31 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,5 % (zum Vorjahr unverändert).

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2020 26,0 % (im Vorjahr: 23,0 %).

16 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2020		2019	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	-657,6	-657,6	420,7	420,7
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.741.339	92.391.339	92.741.339
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	-7,12	-7,09	4,55	4,54

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 2020 ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von -7,12 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.741.339 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von -7,09 €.

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 31.12.2020	Buchwert 31.12.2019
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 2020 eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum*	Durchschnittliche EBITDA-Marge im Detail- planungszeitraum	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	7,5 %	–	4,9 %	–	2021 bis 2053

*Der Planungszeitraum bis 2026 ist geprägt durch ein überdurchschnittliches 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 2026 bis 2053 wider. Über den gesamten Planungszeitraum ergibt sich ein unbereinigtes durchschnittliches Umsatzwachstum in Höhe von 8 %.

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 alternativ des Diskontierungszinssatzes um +0,5 Prozentpunkte oder 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 €	31.12.2020	31.12.2019
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.221,2	3.284,1

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 49) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 1.938,1 Mio € (im Vorjahr: 2.071,8 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 1.248,4 Mio € (im Vorjahr: 1.168,9 Mio €) und geleistete Anzahlungen von 34,7 Mio € (im Vorjahr: 43,4 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 2.034,2 Mio € (im Vorjahr: 1.994,5 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 530,4 Mio € (Vorjahr: 677,8 Mio €), Lima mit 497,9 Mio € (im Vorjahr: 445,1 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 158,7 Mio € (im Vorjahr: 166,6 Mio €).

Aus der konkreten Projektfinanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Griechenland wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 7,4 Mio € aktiviert (im Vorjahr: 10,3 Mio €). Die Fremdkapitalkosten enthalten 6,2 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio €) gezahlte Zinsen sowie 1,2 Mio € (im Vorjahr 4,9 Mio €) Fremdkapitalnebenkosten, wie zum Beispiel Bereitstellungszinsen. Darlehen in Höhe von rund 186,7 Mio € werden mit einem fixen Zinssatz in Höhe von 4,7 % verzinst. Darlehen in Höhe von rund 92,7 Mio € werden mit einem variablen Zinssatz in Höhe von 3,4 % verzinst. Aufgrund der Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie ist nicht gänzlich auszuschließen, dass es im neuen Geschäftsjahr zur Nichteinhaltung von im Rahmen der Projektfinanzierung vereinbarten Kreditklauseln (vgl. Finanzierungsanalyse im zusammengefassten Lagebericht) kommen könnte. Dies könnte das Recht der Darlehensgeber, die Projektfinanzierung fällig zu stellen oder Kapitalnachschüsse der Gesellschafter im hohen zweistelligen Millionen € Bereich auslösen. Dies wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie haben die Gesellschaften mit dem griechischen Staat auf Basis der Konzessionsverträge Kompensationsleistungen für entstandene Verluste in Folge der Coronavirus-Pandemie verhandelt. Art und Umfang der tatsächlichen Kompensationsleistungen ergeben sich voraussichtlich im Laufe des neuen Geschäftsjahres im Rahmen der noch andauernden Genehmigungsprozesse.

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Brasilien aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 20,2 Mio € (im Vorjahr: 17,8 Mio €) an, wovon 9,4 Mio € (im Vorjahr: 12,7 Mio €) aktiviert wurden. Die Zinssätze für die Darlehen liegen zwischen 5,7 % und 9,9 %. Noch nicht für Investitionen in den Flughafenausbau benötigte Darlehensauszahlungen wurden wieder angelegt. Der erzielte Zinsertrag für diese Geldanlagen betrug 1,0 Mio € (im Vorjahr: 4,0 Mio €).

Im Rahmen des begonnenen Ausbaus am Flughafen Lima wurden im Rahmen einer konkreten Finanzierung Darlehen in Höhe von 22,8 Mio € aufgenommen und in diesem Zusammenhang Fremdkapitalkosten in Höhe von 0,8 Mio € aktiviert. Das Darlehen wird mit einem Zinssatz von 1,65 % verzinst.

19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	60,4	64,9
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	58,7	66,2
Gesamt	119,1	131,1

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (54,0 Mio €, im Vorjahr: 55,7 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 33 Jahren (im Vorjahr: 34 Jahre) sowie die bei der Fraport USA (6,4 Mio €, im Vorjahr: 9,2 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retailbereich mit Restlaufzeiten bis zu 9 Jahren (im Vorjahr: 10 Jahre).

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 11,6 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €). Weitere 1,8 Mio € (im Vorjahr 1,5 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen zwei und 16 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 4,0 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €).

20 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.174,1	3.234,0
Technische Anlagen und Maschinen	1.512,8	1.526,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	204,8	195,3
Anlagen im Bau	2.191,7	1.574,7
Nutzungsrechte Leasing	246,9	307,8
Gesamt	7.330,3	6.837,9

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2020 belaufen sich auf 876,9 Mio €. Davon entfallen 553,7 Mio € (im Vorjahr: 463,6 Mio €) auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Fremdkapitalkosten wurden bei der Fraport AG in Höhe von 15,9 Mio € (im Vorjahr: 22,2 Mio €) für generelle Projektfinanzierungen aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz betrug durchschnittlich rund 1,6 % (im Vorjahr: rund 2,7 %). Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3 stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten in Höhe von 2,2 Mio € (im Vorjahr: 0,4 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 0,6 % (im Vorjahr: rund 0,5 %).

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 0,2 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 3.072,7 Mio € (im Vorjahr: 3.133,1 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2020 befinden 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 800 € 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 €	2020	2019
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.	246,9	307,8
Buchwert Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	259,0	317,5
Zugänge Nutzungsrechte/ Leasingverbindlichkeiten im Geschäftsjahr	5,5	349,9
Zahlungsmittelabflüsse gesamt für bestehende Leasingverhältnisse	27,3	67,9
Variable Leasingzahlungen, die keinen Eingang in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten fanden	6,3	17,4
Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten	10,8	12,3
Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten	21,8	76,4
Vereinbarte, aber noch nicht begonnene Leasingverhältnisse	0,2	0,2

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 196,2 Mio € (im Vorjahr: 254,1 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. Der zum Stichtag am längsten laufende Vertrag der Fraport USA endet am 31. Januar 2029.

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. Der überschreitende Teil wird als variable Leasingzahlung behandelt. Die Höhe der insgesamt zu zahlenden Leasingzahlungen hängt von den vereinnahmten Umsatzerlösen aus der Untervermietung der Konzessionsflächen ab.

Zum Stichtag bestehen zukünftige nominale Zahlungsverpflichtungen aus den bestehenden Leasingverhältnissen in Höhe von 331,9 Mio € sowie 18,6 Mio €, die im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht gezahlt worden sind, da deren Fälligkeit zum Stichtag mit

dem Leasinggeber noch nicht abschließend geklärt werden konnte. Bezüglich des Liquiditätsprofils der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 47 verwiesen.

Im Fraport Konzern wurden im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 11,0 Mio € aus der Anwendung der am 28. Mai 2020 erlassenen Erleichterungsvorschriften zu IFRS 16.46 vereinnahmt (Mietzugeständnisse im Zusammenhang mit Covid-19).

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 31.12.2020	Buchwert 31.12.2019	Fair Value 31.12.2020	Fair Value 31.12.2019
Unbebaute Grundstücke – Level 2	24,4	28,5	50,8	71,1
Unbebaute Grundstücke – Level 3	7,4	0,5	14,8	0,5
Bebaute Grundstücke – Level 3	91,5	64,3	174,4	106,1
Summe	123,3	93,3	240,0	177,7

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 sowie gewerblich vermietete Immobilien, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden.

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

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien enthalten zum Stichtag Anlagen im Bau in Höhe von 10,8 Mio € (im Vorjahr: 7,7 Mio €).

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

Im Geschäftsjahr 2020 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 5,1 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 9,9 Mio € (im Vorjahr: 34,7 Mio €).

22 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft die Flughäfen in Antalya, Pulkovo und Xi'an.

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport TAV Antalya Terminal, Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya, Türkei, (Konzessionsnehmer, siehe auch Tz. 2) 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.

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 Terminal-Betrieb. 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.

Bilanzdaten Antalya

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte	456,9	555,2
Langfristige Schulden	360,3	471,0
davon finanzielle Verbindlichkeiten	74,8	102,6
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	285,5	368,4
Kurzfristige Vermögenswerte	99,2	170,8
davon Zahlungsmittel	82,6	116,3
davon sonstige Vermögenswerte	16,6	54,5
Kurzfristige Schulden	189,6	151,1
davon finanzielle Verbindlichkeiten	82,2	34,7
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	107,4	116,4
Nettovermögen	6,2	103,9
Anteiliges Nettovermögen	3,1	51,9
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9
Beteiligungsbuchwert	20,0	68,8

Ergebnisdaten Antalya

in Mio €	2020	2019
Umsatzerlöse	109,6	400,8
EBITDA	76,2	336,9
Planmäßige Abschreibungen	-110,9	-110,7
Zinserträge	0,3	2,2
Zinsaufwendungen	-34,8	-40,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3,2	-3,7
Ertragsteuern	7,9	-42,3
Ergebnis nach Steuern	-64,5	141,7
Sonstiges Ergebnis	0,2	0,2
Gesamtergebnis	-64,3	141,9

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

Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	68,8	79,5	42,1	40,6	110,9	120,1
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	-32,2	70,8	-9,2	4,7	-41,4	75,5
Anteilige sonstige Ergebnisse	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Gesamtergebnis	-32,1	70,9	-9,2	4,7	-41,3	75,6
Dividenden	-16,7	-81,6	-3,3	-3,2	-20,0	-84,8
Zugänge	0,0	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	20,0	68,8	30,2	42,1	50,2	110,9
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
In der Berichtsperiode			-2,5	-0,9	-2,5	-0,9
Kumuliert			-3,4	-0,9	-3,4	-0,9

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 82,6 Mio € (im Vorjahr: 116,3 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

Weitere wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Anteile an assoziierten Unternehmen

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

Die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) wurde von der Fraport AG und drei weiteren chinesischen Unternehmen gegründet. Die Gesellschaft betreibt den internationalen Flughafen in Xi'an, China. In den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens fallen der Betrieb der Terminals inklusive der Commercial-Bereiche sowie bestimmte Teile der landseitigen Infrastruktur. Die Fraport hält über ihr Tochterunternehmen Fraport Asia Ltd. 24,5 % der Anteile an der Xi'an.

Die Gesellschaften NCG und Xi'an sind nicht börsennotiert. Aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar. Im Zusammenhang mit den langfristigen Darlehensverbindlichkeiten bei der NCG kam es im Laufe des Geschäftsjahres zu einer Verletzung der Financial Covenants und einer damit einhergehenden Umgliederung in die kurzfristigen Darlehensverbindlichkeiten.

Die nachfolgend genannten Informationen stellen die IFRS-Abschlüsse der wesentlichen assoziierten Unternehmen dar. Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede wurden an die Vorgaben des Konzerns angepasst.

Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Anteil am Eigenkapital	25,00%	25,00%	24,50%	24,50%
Langfristige Vermögenswerte	485,7	662,3	541,0	581,1
Langfristige Schulden	638,0	1.007,4	28,7	28,4
davon finanzielle Verbindlichkeiten	605,8	952,6	0,0	0,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	32,2	54,8	28,7	28,4
Kurzfristige Vermögenswerte	81,0	160,5	143,9	168,6
davon Zahlungsmittel	65,1	131,8	107,9	133,2
davon sonstige Vermögenswerte	15,9	28,7	36,0	35,4
Kurzfristige Schulden	407,3	133,6	113,9	115,1
davon finanzielle Verbindlichkeiten	339,2	66,5	0,0	0,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	68,1	67,1	113,9	115,1
Nettovermögen	-478,6	-318,2	542,3	606,2
Anteiliges Nettovermögen	-119,7	-79,6	132,9	148,5
Anpassungen/kumulierte Wertminderungen	0,0	0,0	-20,0	-20,0
Beteiligungsbuchwert	0,0	0,0	112,9	128,5

Ergebnisdaten

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	2020	2019	2020	2019
Umsatzerlöse	127,0	292,0	174,5	267,8
EBITDA	52,7	166,1	-4,9	95,4
Planmäßige Abschreibungen	-31,9	-36,3	-47,0	-48,8
Zinserträge	0,0	0,0	1,2	3,6
Zinsaufwendungen	-87,5	-83,6	-0,1	-3,3
Sonstiges Finanzergebnis	-63,7	13,4	4,2	3,2
Ertragsteuern	13,8	-22,8	0,0	-8,8
Ergebnis nach Steuern	-116,6	36,8	-46,6	41,3
Sonstiges Ergebnis	5,2	-4,7	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-111,4	32,1	-46,6	41,3

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

Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Übrige assoziierte Unternehmen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	128,5	137,4	2,8	2,5
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,0	0,0	-11,2	9,2	0,1	0,4
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	-4,4	1,9	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	-15,6	11,1	0,1	0,4
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	-0,1
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	-20,0	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	112,9	128,5	2,3	2,8
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
In der Berichtsperiode	-29,2	9,2			-0,9	
Kumuliert	-109,0	-79,8			-0,9	

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

23 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2019
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzanlagen						
Wertpapiere	161,6	167,6	329,2	80,3	283,5	363,8
Sonstige Beteiligungen	0,0	104,4	104,4	0,0	131,9	131,9
Ausleihungen						
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	9,1	2,1	11,2	9,2	2,7	11,9
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0	76,1	76,1	0,0	84,8	84,8
Sonstige Ausleihungen	20,0	0,1	20,1	3,5	0,1	3,6
Insolvenzgesicherte Fondsanteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	190,7	350,3	541,0	93,0	503,0	596,0

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 408,1 Mio € (im Vorjahr: 161,6 Mio €) getätigt, die im Wesentlichen kurzfristig gehalten wurden und z.T. unterjährig bereits wieder abgegangen sind. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in den kurzfristigen Teil aufgrund von in 2021 fälligen Wertpapieren in Höhe von 100,5 Mio € (im Vorjahr: 50,0 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von –3,2 Mio € (im Vorjahr: –0,2 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2020 erfolgte eine Veränderung der Fondsanteile von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 3,0 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 62,4 Mio € (im Vorjahr: 61,4 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 66,2 Mio € (im Vorjahr: 64,4 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Unterdeckung von 0,4 Mio € (im Vorjahr: 0,5 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 assoziierte Unternehmen betreffen ein in Vorjahren gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen. Die Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode werden als langfristige Forderung gegen assoziierte Unternehmen ausgewiesen (siehe Tz. 24).

24 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2019
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	8,1	0,0	8,1	11,8	0,0	11,8
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,5	63,8	64,3	24,4	37,8	62,2
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	19,6	36,4	56,0	18,4	0,4	18,8
Gesamt	28,2	100,2	128,4	54,8	38,2	93,0

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Ltd. (siehe Tz. 23). Die sonstigen Vermögenswerte enthalten insbesondere die erfassten Kompensationsansprüche im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie (siehe auch Tz. 7).

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	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019
Rechnungsabgrenzungsposten	9,0	26,2	35,2	10,8	27,8	38,6
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	15,7	74,8	90,5	8,4	85,7	94,1
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	77,4	32,0	109,4	36,3	42,0	78,3
Gesamt	102,1	133,0	235,1	55,5	155,5	211,0

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

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

Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2020	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2020
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	94,1	4,6	0,0	0,0	1,0	90,5

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 zu erstattenden Beträge für Kurzarbeitergeld wurden in entsprechender Höhe personalaufwandsmindernd berücksichtigt (siehe Tz. 9). In den sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerten sind die noch offenen Erstattungsansprüche enthalten.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019
Ertragsteuerforderungen	10,1	0,0	10,1	25,2	0,0	25,2

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2020 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Latente Steueransprüche	175,8	78,6

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

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	16,5	18,5
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	5,0	4,4
Unfertige Leistungen/Sonstige	0,8	0,7
Gesamt	22,3	23,6

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

Die Grundstücke und Gebäude zum Verkauf entfallen vollständig auf das in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene zum Verkauf vorgesehene Mönchhof-Gelände. Für die verbleibende Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 0,6 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) aktiviert. Die bis zum Verkauf noch anfallenden Kosten betreffen im Wesentlichen Aufwendungen zur weiteren Erschließung der Verkaufsgrundstücke auf dem Mönchhof-Gelände. Für 2021 ist der Verkauf von Immobilien mit einem Buchwert von rund 4,7 Mio € vorgesehen. Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen.

Die Nettoveräußerungswerte für die zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden mittels der Discounted-Cash-Flow-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 3,2 % nach Steuern (im Vorjahr: 3,6 %) berechnet. Bei der Berechnung des Diskontierungssatzes wurden zusätzlich zur allgemeinen Branchenrisikoprämie weitere Abschläge, insbesondere für noch nicht bekannte Umwelt- und Verkaufsrisiken, angesetzt. Bei der Ermittlung der Nettoveräußerungswerte werden die Verkaufspreise der bereits erfolgten Verkäufe sowie die noch geplanten Aufwendungen für weitere Erschließungs- und Verkaufsmaßnahmen berücksichtigt. Die Nettoveräußerungswerte lagen wie im Vorjahr über den Buchwerten.

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Gegen fremde Unternehmen	125,4	203,1

Zum Abschlussstichtag 2020 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 125,4 Mio € (im Vorjahr: 203,1 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Nicht überfällig	Überfällig		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2020	125,4	84,3	11,5	19,3	10,3
31.12.2019	203,1	140,3	40,4	1,3	21,1

Darin enthalten sind strittige Forderungen aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen im Auftrag des Bundes, die entsprechend der eingeschätzten Ausfallwahrscheinlichkeit wertberichtigt sind. Gegenwärtig finden Vergleichsgespräche zur Beilegung der Streitigkeiten statt. Hieraus könnte sich für Fraport bei einer Einigung ein Ergebniseffekt von rund 75 Mio € ergeben. Zum 31. Dezember 2020 bestanden 45 % (im Vorjahr: 33 %) der offenen Forderungen mit zwei 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. 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 €	2020	2019
Stand 1.1.	65,7	50,0
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	5,0	13,4
Umsatzmindernd erfasste Wertberichtigungen	7,3	3,2
Auflösung gegen sonstige betriebliche Erträge	-4,7	-0,3
Inanspruchnahmen	-1,5	-0,6
Währungskursänderungen	-1,0	0,0
Stand 31.12.	70,8	65,7

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	1.864,4	788,9

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 1.549,9 Mio € (im Vorjahr: 140,2 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel 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 98,1 Mio € (im Vorjahr: 105,2 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	2.096,4	2.920,7
Gesamt	3.618,8	4.443,1

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 lautende Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

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

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2020	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2020	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2019	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2019	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

Die im Juni 2020 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des MAP wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienausgabe erfolgte zu einem Preis von 43,94 €.

Genehmigtes Kapital

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben. Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2020 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 3,5 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 beträgt zum Bilanzstichtag –12,9 Mio € (im Vorjahr: –13,1 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beträgt 67,9 Mio € (im Vorjahr: 95,2 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 221,3 Mio € (im Vorjahr: 71,6 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie wird vorgeschlagen für das abgelaufene Geschäftsjahr keine Dividende auszuschütten.

Zudem wurde der Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2019 nicht ausgeschüttet, sondern vollständig in die Gewinnrücklagen eingestellt.

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	172,7	146,5
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	-32,8	33,6
Gesamt	139,9	180,1

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. sowie der 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	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019
Finanzschulden	810,7	6.936,5	7.747,2	556,5	4.746,8	5.303,3

Im Laufe des Jahres wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 1.024,1 Mio € sowie Anleihen in Höhe von 793 Mio € (Nominal 800 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	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019
Gegenüber fremden Unternehmen	294,6	42,6	337,2	297,3	41,4	338,7

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 17,0 Mio € (im Vorjahr: 19,6 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 31.12.2020	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2019
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	5,8	0,0	5,8	27,8	0,0	27,8
Gegenüber assoziierten Unternehmen	3,4	0,0	3,4	3,4	0,0	3,4
Gegenüber Beteiligungen	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	97,1	817,7	914,8	57,1	880,8	937,9
Leasingverbindlichkeiten	48,1	210,9	259,0	53,9	263,6	317,5
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	29,5	18,1	47,6	51,1	15,8	66,9
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	46,4	14,3	60,7	51,4	12,2	63,6
Gesamt	230,3	1.061,0	1.291,3	244,7	1.172,4	1.417,1

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

36 Lang- und kurzfristige nichtfinanzielle sonstige Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige nichtfinanzielle sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2020	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2019
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,0	–	2,0	2,3	–	2,3
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,1	5,4	6,5	1,1	6,4	7,5
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	29,7	65,9	95,6	20,5	80,8	101,3
Sonstige nichtfinanzielle übrige Verbindlichkeiten	67,3	15,4	82,7	78,4	19,8	98,2
Gesamt	100,1	86,7	186,8	102,3	107,0	209,3

Die sonstigen nichtfinanziellen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich unter anderem aus Lohn- und Kirchensteuer sowie sonstigen Steuern und personalbezogenen Verbindlichkeiten zusammen.

37 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Latente Steuerverpflichtungen	39,7	212,7

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 15 „Ertragsteuern“ 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 18 (im Vorjahr: 18) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen. Bereits in 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 24,7 Mio € (im Vorjahr: 24,3 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,1 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. Für 2020 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 0,9 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) erwartet. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2020 durch Entgeltumwandlung in Höhe von 0,04 Mio € in die Rückdeckungsversicherung eingezahlt. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 15,5 Jahre (im Vorjahr: 15,2 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 8,4 Jahre (im Vorjahr: 7,9 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2020 einen prozentualen Anspruch von 72,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2020 einen prozentualen Anspruch von 56,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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 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, dies ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 610 Anwartschaften (davon 545 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2020 ein Barwert von 14,2 Mio € (im Vorjahr: 11,8 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 10,2 Mio € gegenüber aktiven und 4,5 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 10,2 Jahren (im Vorjahr: 7,3 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die außertariflichen leitenden Angestellten 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 21 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 8,7 Mio € (im Vorjahr: 6,3 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 7,6 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 9,0 Jahre (im Vorjahr: 5,1 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 2020 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2020)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2020	64,5	-24,3	40,2
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,9	0,0	1,9
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	1,9	0,0	1,9
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	0,5	-0,2	0,3
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,7	-0,7
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	4,3	0,0	4,3
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	2,3	0,0	2,3
Summe Remeasurements	6,6	-0,7	5,9
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,4	-0,3	0,1
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,5	0,8	-1,7
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2020	71,4	-24,7	46,7

Pensionsverpflichtungen (2019)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2019	55,5	-23,8	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	1,0	-0,4	0,6
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,2	-0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,8	0,0	0,8
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	7,1	0,0	7,1
Summe Remeasurements	7,9	-0,2	7,7
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,3	-0,6	-0,3
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,2	0,0	0,2
Zahlungen aus dem Plan	-2,1	0,7	-1,4
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2019	64,5	-24,3	40,2

Saldierung

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

Saldierung

in Mio €	2020	2019
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	32,8	30,2
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-24,7	-24,3
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	8,1	5,9
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	38,6	34,3
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	46,7	40,2

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2020	2019
Gehaltstrend	0,00 %	0,00 %
Rechnungszinssatz	0,40 %	0,70 %
Rentendynamik	1,75 %/2,25 %	1,75 %/2,25 %
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 (31.12.2020)

in Mio €	2020	
	Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	4,3	-3,9
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,3	1,3
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit ¹⁾	2	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,1	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge einer Senkung der Sterbewahrscheinlichkeit um ein Jahr für alle Begünstigten um 2,0 Mio € erhöhen.

Sensitivitätsanalyse (31.12.2019)

in Mio €	2019	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,6	-2,0
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,2	1,2
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit ¹⁾	1,9	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,0	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge einer Senkung der Sterbewahrscheinlichkeit um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,9 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 6,1 %; die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,9 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3 % 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.

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

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen dazu verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfanges kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung) ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 25,7 Mio € (im Vorjahr: 33,0 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 18,1 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 65,6 Mio € (im Vorjahr: 81,0 Mio €) abgeführt.

39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019
Ertragsteuerrückstellungen	43,1	51,0	94,1	59,7	69,7	129,4

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 94,1 Mio € (im Vorjahr: 129,4 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 €	1.1.2020	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2020
Personal	118,4	-81,3	-11,3	351,4	377,2
davon langfristig	51,1				81,6
davon kurzfristig	67,3				295,6

Die Personalrückstellungen betreffen insbesondere die Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA - Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie entsprechende Maßnahmen einzelner Tochtergesellschaften am Standort Frankfurt. Diesbezüglich wurden im Geschäftsjahr 299,0 Mio € zugeführt. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 23) saldiert.

Die Rückstellung für das im Geschäftsjahr 2016 aufgelegte unternehmensweite Programm zur Entwicklung der Personalstruktur „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“ beträgt zum Stichtag 8,8 Mio € (im Vorjahr: 11,7 Mio €).

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2020	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2020
Umweltschutz	38,5	-2,4	-2,6	0,8	1,0	35,3
Passiver Schallschutz	41,5	-2,4	0,0	0,0	0,1	39,2
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	22,1	-0,7	-6,5	0,0	0,2	15,1
Wirbelschleppen	24,0	-4,0	0,0	0,0	0,3	20,3
Übrige	108,9	-57,0	-4,9	45,3	0,1	92,4
Gesamt	235,0	-66,5	-14,0	46,1	1,7	202,3
davon langfristig	107,6					114,9
davon kurzfristig	127,4					87,4

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 2020 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 2,3 Mio € (im Vorjahr: 5,0 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 9,1 Mio € (im Vorjahr: 15,0 Mio €) und nach fünf Jahren 22,1 Mio € (im Vorjahr: 18,5 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 Außengewerbebereichsschadigungen. 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. Zum 31. Dezember 2020 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres

14,7 Mio € (im Vorjahr: 16,7 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 24,5 Mio € (im Vorjahr: 24,8 Mio €) und nach fünf Jahren 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €). 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 2020 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,9 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 7,6 Mio € (im Vorjahr: 13,7 Mio €) und nach fünf Jahren 6,6 Mio € (im Vorjahr: 8,4 Mio €).

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 2020 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 1,5 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 9,2 Mio € (im Vorjahr: 10,9 Mio €) und nach fünf Jahren 9,6 Mio € (im Vorjahr: 11,1 Mio €). Für die ausgewiesenen Verpflichtungen besteht ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 22,5 Mio € (im Vorjahr: 61,8 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 9,4 Mio €), Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 0,6 Mio € (im Vorjahr: 7,0 Mio €), Rückstellungen für Zinsen im Zusammenhang mit erwarteten Steuernachzahlungen sowie Risiken aus Vermietungs- und sonstigen Leistungen und vertraglichen Risiken. 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 2020 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2020

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	1.864,4				1.864,4	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	125,4				125,4	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	128,4				142,7		64,6	78,1
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			329,2		329,2	279,2	50,0	
Sonstige Beteiligungen		104,4			104,4			104,4
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	11,2				11,2		11,2	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	76,1				93,1			93,1
Sonstige Ausleihungen	20,1				20,1		20,1	
Gesamt	2.225,6	104,4	329,2	0,0	2.690,5	279,2	145,9	275,6
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	337,2				340,3		340,3	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	984,6				1.366,4		1.366,4	
Finanzschulden	7.747,2				7.879,7	1.048,5	6.831,2	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					11,7		11,7	
Übrige Derivate				6,4	6,4		6,4	
Eigenkapital-Option				29,5	29,5			29,5
Gesamt	9.069,0	0,0	0,0	35,9	9.634,0	1.048,5	8.556,0	29,5

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 2019 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2019

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	788,9				788,9	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	203,1				203,1	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	92,8				103,2		31,1	72,1
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			363,8		363,8	333,8	30,0	
Sonstige Beteiligungen		131,9			131,9			131,9
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	11,9				11,9		11,9	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8				99,1			99,1
Sonstige Ausleihungen	3,6				3,6		3,6	
Gesamt	1.185,1	131,9	363,8	0,0	1.705,5	333,8	76,6	303,1
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	338,7				342,1		342,1	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.025,8				1.283,4		1.283,4	
Finanzschulden	5.303,3				5.464,5	214,0	5.250,5	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					11,0		11,0	
Übrige Derivate				9,0	9,0		9,0	
Eigenkapital-Option				46,9	46,9			46,9
Gesamt	6.667,8	0,0	0,0	55,9	7.156,9	214,0	6.896,0	46,9

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert.

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 werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle zugrunde gelegt.

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash-Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

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 weniger 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.

Langfristige 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. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der 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, wovon zwei Geschäfte Floors enthalten. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Zinsswaps werden auf Basis abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden. Die Berechnung der Marktwerte der Floors basieren auf einem marktgängigen Optionspreismodell.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Bis zum 31. Dezember 2016 wurde der Fair Value für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd auf Basis eines aktuellen Kaufangebots unter Berücksichtigung des aktuellen Fremdwährungskurses ermittelt und der Stufe 2 zugeordnet. Seit dem 30. Juni 2017 wird der beizulegende Zeitwert auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt. Die Eigenkapital-Option in Stufe 3 bezieht sich auf Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B. Fraport hat eine Stillhalterposition. Ein Mitgesellschafter hat die Möglichkeit, die Option auf Eigenkapitalanteile einmalig in den nächsten fünf Jahren auszuüben.

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

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2020 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2020	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2020
Eigenkapital-Option	-46,9	0,0	17,4	0,0	0,0	-29,5
Sonstige Beteiligungen	131,6	0,0	0,0	0,0	-27,4	104,2

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2019 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2019	Zugänge	Gewinne/Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/Verluste im OCI	31. Dezember 2019
Eigenkapital-Option	-45,6	0,0	-1,3	0,0	0,0	-46,9
Sonstige Beteiligungen	94,3	0,0	0,0	0,0	37,3	131,6

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

Sensitivitäten 2020

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern				Sensitivitäten in der Währung (INR)		
	Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen		+0,5%	-0,5%	
	+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%			
Eigenkapital-Option	6,6 %	-23,5	-37,1	-30,7	-28,2	N/A	N/A
Sonstige Beteiligungen	10,8 %	82,6	128,6	108,6	99,7	103,6	104,7

Sensitivitäten 2019

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern				Sensitivitäten in der Währung (INR)		
	Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen		+0,5%	-0,5%	
	+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%			
Eigenkapital-Option	6,3 %	-33,6	-61,8	-49,5	-44,3	N/A	N/A
Sonstige Beteiligungen	10,4 %	105,6	161,2	133,7	129,5	130,9	132,2

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2020 und 2019 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2020	2019
Finanzielle Vermögenswerte		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-12,5	-8,0
FVOCI mit Recycling	-8,6	1,0
FVOCI ohne Recycling	-27,4	37,3
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	0,3	-4,4
FVTPL	19,3	3,1

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

Zins- und Dividendenerträge von FVOCI gehaltenen Finanzinstrumenten werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt.

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten FVTPL enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von ein Zinsswap, für die im Laufe des Geschäftsjahres 2020 kein Grundgeschäft bestand. Darüber hinaus wurde die erfolgswirksame Änderung der Eigenkapital-Option in dieser Position berücksichtigt.

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.

Im Rahmen der Zugangsbewertung der Derivate im Zusammenhang mit dem Engagement in Griechenland im April 2017 wurde ein Aufwand von 7,2 Mio € abgegrenzt. Im Berichtsjahr verringerte sich die Abgrenzung, die aufgrund der ratierlichen Auflösung über die Laufzeit erfolgswirksam wird, von 5,2 Mio € um 0,7 Mio € auf 4,5 Mio €.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern drei Zinsswaps (im Vorjahr: acht).

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Zinsswaps	164,4	352,5	-18,1	-20,0	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	134,4	222,5	-11,7	-11,0	0,0	0,0
davon Trading	30,0	130,0	-6,4	-9,0	0,0	0,0
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	-29,5	-46,9	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	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	11,7	11,0
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	6,4	9,0
Eigenkapital-Option	0,0	0,0	29,5	46,9

Zwei Zinsswaps (im Vorjahr: fünf) 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, die Hedge Ratio der Sicherungen beträgt 1:1. Ineffektivitäten in Bezug auf die bilanzierten Sicherungsbeziehungen können sich grundsätzlich bei Auseinanderfallen der wesentlichen Bewertungsparameter von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument ergeben. Sie werden anhand der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Aufgrund sehr geringer Ineffektivitäten entspricht die Wertänderung der Sicherungsinstrumente der Wertänderung der gesicherten Grundgeschäfte. Diese Wertänderungen ergeben sich aus den unrealisierten Verlusten, die während des Geschäftsjahres im Eigenkapital erfasst wurden. Es wird ein Zinsswap (im Vorjahr: drei) als FVTPL klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

Zinsswaps (Hedge Accounting 2020)

in Mio €				31.12.2020
	Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Durchschnittlicher Zinssatz
2017		2034	134,4	1,6 %
Gesamt			134,4	

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2019:

Zinsswaps (Hedge Accounting 2019)

in Mio €				31.12.2019
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
Laufzeitbeginn				
2010	2020	85,0	-2,4	4,6 %
2017	2034	137,5	-8,6	1,6 %
Gesamt		222,5	-11,0	

Während des Geschäftsjahres 2020 wurden unrealisierte Gewinne in Höhe von 5,1 Mio € (im Vorjahr: 9,6 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 4,9 Mio € Verluste vor Steuern (im Vorjahr: 11,5 Mio €) in das Finanzergebnis transferiert. Daraus ergeben sich 0,1 Mio € Veränderungen der latenten Steuern und ein Saldo von -6,7 Mio € (im Vorjahr: -6,3 Mio €).

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 Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit 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 flughafenahen 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 63,5 Mio €, ein EBITDA in Höhe von -19,0 Mio € und ein EBIT von -51,1 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 solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

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

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA, Peru und Brasilien. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 88,3 Mio € (im Vorjahr: 283,2 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 reduzierten sich währungsbedingt von 677,8 Mio € im Vorjahr auf 530,4 Mio € zum 31. Dezember 2020. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen in 2020 214,3 Mio € (im Vorjahr: 444,5 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 497,9 Mio € (im Vorjahr: 445,1 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 185,0 Mio € (im Vorjahr: 463,4 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2020 2.034,2 Mio € (im Vorjahr: 1.994,5 Mio €).

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften Fraport Newark LLC, Newark USA (Segment International Activities & Services), FraSec Luftsicherheit GmbH, Frankfurt am Main, FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main, FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main, und FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main (alle Segment Aviation). Der Abgang bei den Verbundenen Unternehmen betrifft die FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main (Segment Aviation), die am 27. November 2020 auf die FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main verschmolzen wurde. Die vorgenannten Veränderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Segment-Berichterstattung.

Bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die Veränderungen die Gründung der D-Port Logistik GmbH, Bensheim, die Liquidation der Multi Park II Mönchhof GmbH, Neu-Isenburg (beide Segment Retail & Real Estate) sowie den konzerninternen Erwerb der Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main (Segment International Activities & Services). Die vorgenannten Veränderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Segment-Berichterstattung.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 5,0 Mio € (im Vorjahr: 4,4 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 345,8 Mio € (im Vorjahr: 974,4 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Sonstige Angaben

44 Long-Term Incentive Programm (ab 2020 Performance Share Plan)

Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

- > Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70 %)
 - Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich zwischen dem tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.
- > Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR) (Zielgewichtung 30 %)
 - Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und der Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Zum 1. Januar der Jahre 2016 bis 2019 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

Performance Share Plan

Mit Wirkung vom 1. Januar 2020 wurde als langfristige Performance Vergütung für den Vorstand das bisherige Long-Term Incentive Programm (LTIP) in einen Performance Share Plan (PSP) mit einer unveränderten Performance-Periode von vier Jahren umgestaltet. Dabei wurde zunächst der dreijährige Long-Term Strategy Award in das bisherige LTIP überführt, um die Vergütung noch nachhaltiger und langfristiger aufzustellen.

Die langfristige Performance Vergütungskomponente besteht aus einem Performance Share Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode. Bei Planbeginn legt der Aufsichtsrat im Rahmen der Bestimmung der individuellen jährlichen Zielvergütung einen Zuteilungswert in Euro fest. Dieser Betrag wird durch den Fair Value (d. h. den finanzmathematisch ermittelten Zeitwert nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 2, Anteilsbasierte Vergütung) pro Performance Share dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der jeweils bedingt 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 den Unternehmen des MDAX.

- 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, welches 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 %-Punkte 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 %-Punkte oder mehr über der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 150 %. Zielerreichungen zwischen den festgelegten Zielerreichungspunkten werden linear berücksichtigt.

Für alle zwischen den Geschäftsjahren 2014 bis 2019 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-Tranche multipliziert mit dem „Relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ begrenzt. Der „Relevante Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ entspricht hierbei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahrs, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt.

Für alle ab dem Geschäftsjahr 2020 ausgelobten Performance Shares werden bei Planbeginn für die Dauer der vierjährigen Performance-Periode Leistungskriterien gesetzt. Die 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 AG-Aktie der letzten 3 Monate vor Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performanceperiode pro Aktie ausgezahlten Dividenden berechnet. Der auszuzahlende Wert der Performance Shares ist damit abhängig von der Zielerreichung der Leistungskriterien sowie dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Der maximale Auszahlungsbetrag ist für jede Tranche beim Vorstand auf 150 % und bei den Führungskräften auf 125 % des bei Planbeginn maßgeblichen Zuteilungswertes begrenzt.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden 61.405 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2020 wird eine Rückstellung für die noch laufenden LTIP Tranchen in Höhe von 2,4 Mio € und das PSP in Höhe von 0,1 Mio € ausgewiesen.

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2020 ein ertragswirksamer Effekt von 3,7 Mio € (im Vorjahr Aufwand: 5,3 Mio €), welcher im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfallen 1,9 Mio € (im Vorjahr Aufwand: 3,2 Mio €) auf Vorstände und 1,8 Mio € (im Vorjahr Aufwand: 2,1 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter

Tranche	Fair Value 31.12.2020 Vorstand	Fair Value 31.12.2020 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2019 Vorstand	Fair Value 31.12.2019 Leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2017	43,32	12,63	82,86	80,84
Geschäftsjahr 2018	10,92	10,92	86,23	80,40
Geschäftsjahr 2019	13,55	13,55	71,05	70,19
Geschäftsjahr 2020 ¹⁾	11,89	13,42	72,63	67,20

¹⁾ Fair Value für den Vorstand im Geschäftsjahr 2020 erstmalig im Rahmen des PSP berechnet

Zum 1. Januar der Jahre 2017 bis 2019 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums. Ab dem Geschäftsjahr 2020 ist die Gewichtung der einzelnen Tranchen sowohl für den Vorstand als auch den leitenden Mitarbeiter gleich.

Die Zielerreichungen für die jeweiligen Leistungskriterien der Tranchen ab dem Geschäftsjahr 2020 werden nach Planende (2023) im darauffolgenden Vergütungsbericht veröffentlicht.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2020 wurden am 1. Januar 2020 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2023.

Die Höhe der Auszahlung je virtueller Aktie entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im Xetra-Handel an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen. Ab dem Geschäftsjahr 2020 entspricht die Höhe der Auszahlung aus dem PSP dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport Aktie im Xetra-Handel an den letzten drei Kalendermonaten vor dem Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performance-Periode gezahlten Dividenden.

Der Anspruch auf die PSP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat. Die Zahlung erfolgt dann binnen eines Monats.

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 2017 bis 2020 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

Zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.

Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen Xetra-Schlusskursen für die Fraport AG und ab dem Geschäftsjahr 2020 auch für den MDAX.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP bzw. des PSP zugrunde gelegt.

45 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Bürgschaften	2,5	2,5
Garantien	610,2	792,3
davon Vertragserfüllungsgarantien	558,2	739,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	34,2	78,5
Gesamt	646,9	873,3

Die abgeschlossenen Garantien resultieren überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten.

Die Garantien enthalten mit 558,2 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien, von denen die wesentlichsten nachfolgend erläutert werden.

Zum Stichtag bestehen Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden in 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen (44,6 Mio €; im Vorjahr: 45,8 Mio €), den damit zusammenhängenden Bautätigkeiten (51,4 Mio €, im Vorjahr: 51,4 Mio €) und der Finanzierung (7,3 Mio €, im Vorjahr: 7,3 Mio €).

Im Zusammenhang mit den Konzessionsverträgen in Porto Alegre und Fortaleza bestehen Garantien in Höhe von 363,3 Mio € (im Vorjahr: 537,1 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 33,5 Mio € (im Vorjahr: 37,5 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.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 13,0 Mio € (im Vorjahr: 14,2 Mio €).

Bei den Konzern-Gesellschaften Fraport USA bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 28,9 Mio € (im Vorjahr: 27,3 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD besteht 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.

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 7,7 Mio € (im Vorjahr: 8,4 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 12,9 Mio € (im Vorjahr: 14,8 Mio €).

Von den Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 49,6 Mio € (im Vorjahr: 44,0 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie in Höhe von 34,5 Mio € (im Vorjahr: 37,4 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen.

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen sonstige Verpflichtungen in Höhe von 47,7 Mio € (im Vorjahr 58,7 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (18,0 Mio €, im Vorjahr: 33,8 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 12,3 Mio € (im Vorjahr: 8,8 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 €	31.12.2020	31.12.2019
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.587,2	1.748,2

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operate Leases

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	7,0	7,3
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	8,2	8,5
länger als 5 Jahre	0,0	0,0
Gesamt	15,2	15,8

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 Finanzvorstand monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Finanzvorstand sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzern-Finanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Ausführungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB-“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu

einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB–“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen. Es wird ein niedriges Kreditrisiko angenommen, sofern der Schuldner eines finanziellen Vermögenswerts bei Erstansatz beziehungsweise am Bilanzstichtag ein externes Rating mit „Investment Grade“ aufweist.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die wesentlichen Wertpapiere und Schuldscheindarlehen wie folgt:

Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Fremdkapitalinstrumente	349,2	367,4

Die Bruttobuchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	15,0	0,0
AA–	0,0	49,2
A+	53,5	24,2
A	80,5	75,8
A–	38,1	38,6
BBB+	87,6	73,7
BBB	69,4	76,3
BBB–	5,1	24,7
BB	0,0	0,0
Nicht geratet	0,0	4,9
Gesamt	349,2	367,4

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln (zum Bruttobuchwert) 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 €	31.12.2020	31.12.2019
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	0,0	0,0
AA–	199,4	9,8
A+	58,9	127,9
A	689,1	152,5
A–	566,6	109,7
BBB+	177,3	85,6
BBB	2,2	56,5
BBB–	0,9	1,3
BB+	0,0	0,0
BB	0,0	0,0
BB–	20,7	74,9
B+	0,0	0,0
B	144,6	166,4
B–	0,0	0,0
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	4,7	4,3
Gesamt	1.864,4	788,9

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im 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 geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen. Zum Bilanzstichtag stehen im Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 895,9 Mio € (im Vorjahr: 550,4 Mio €) zur Verfügung, die jedoch in Höhe von 405,6 Mio € (im Vorjahr: 274,5 Mio €) zweckgebunden für zukünftige Infrastrukturinvestitionen sind.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2020

in Mio €	Summe	2021		2022		2023 – 2027		2028 – 2032		2033 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	9.066,9	146,1	777,7	138,4	445,1	588,3	3.941,8	293,1	1.907,9	149,0	679,5
Leasingverbindlichkeiten	350,5		71,0		44,0		175,8		27,5		32,2
Konzessionsverbindlichkeiten	2.524,0		86,6		45,7		255,9		336,6		1.799,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	337,2		294,6		28,6		11,7		2,3		–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	42,0		27,8		0,8		4,1		2,0		7,3
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	27,6	4,3		4,2		14,2		4,5		0,4	
davon Trading	6,3	1,4		1,4		3,5		–		–	
davon Hedge Accounting	21,2	2,9		2,8		10,6		4,5		0,4	

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2019 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2019

in Mio €	Summe	2020		2021		2022 – 2026		2027 – 2031		2032 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	6.432,2	105,0	537,4	122,1	432,0	472,8	1.868,1	319,7	1.861,2	104,1	609,8
Leasingverbindlichkeiten	386,2		55,0		52,5		187,3		56,8		34,6
Konzessionsverbindlichkeiten	2.825,1		51,6		46,2		277,1		366,4		2.083,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	338,8		297,4		25,4		11,7		4,3		–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	61,2		61,1		0,1		–		–		0
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	30,7	9,5		3,9		13,4		3,4		0,5	
davon Trading	9,7	3,8		1,4		4,5		–		–	
davon Hedge Accounting	21,0	5,7		2,5		8,9		3,4		0,5	

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 verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettoszahungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

In Projektfinanzierungen von ausländischen Konzern-Gesellschaften sind für diese Art von Finanzierungen typische Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. 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 ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Zum Stichtag befanden sich diese Gesellschaften durchweg im Einklang mit den Bestimmungen der Finanzierungsverträge.

Das Liquiditätsprofil beinhaltet Konzessionsverbindlichkeiten, die im Geschäftsjahr 2020 fällig waren, allerdings aufgrund der Entwicklungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zunächst nicht geleistet wurden. Die betroffenen Konzern-Gesellschaften befinden sich aktuell in Gesprächen mit den verantwortlichen Behörden beziehungsweise staatlichen Stellen, um diese Abgaben temporär zu reduzieren oder zu stunden.

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:

Währungskursensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2020		31.12.2019	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-\$/PEN	1,00	1,00	1,60	1,60

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, soweit 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 Effekte 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 zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des Zehn-Jahre-Euroswapsatzes. Dabei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken dürfen einfache derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Floors und Swaptions eingesetzt werden.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: Euro (EUR): 3,25 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,00 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 15,75 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,70 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 3,50 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 10,52 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

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 2020 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 8,2 Mio € (im Vorjahr: –27,3 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 8,2 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 2,3 Mio € (im Vorjahr: 2,9 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 5,9 Mio € (im Vorjahr: –30,2 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2020	8,2	2,3	5,9
31.12.2019	–27,3	2,9	–30,2

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 15,6 Mio € (im Vorjahr: –22,7 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 15,6 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 56 Basispunkte (im Vorjahr: 43 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
31.12.2020	6,7	0,8	5,9
31.12.2019	-29,5	0,7	-30,2

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 56 Basispunkte (im Vorjahr: 43 Basispunkte) beträgt –5,2 Mio € (im Vorjahr: –5,8 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um –5,2 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. Solange die dargestellten Schwellenwerte beziehungsweise Bandbreiten eingehalten werden, besteht aus heutiger Sicht von Fraport ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2020	31.12.2019
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	-22,1	3,5
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	-1,3	6,0

Infolge des unvorhersehbaren Ausmaßes der Coronavirus-Pandemie und der signifikant negativen finanziellen Entwicklung konnten die dargestellten Bandbreiten beziehungsweise Schwellenwerte in Bezug auf die Verschuldungskennzahlen nicht eingehalten werden. Im Geschäftsjahr 2021 wird angesichts der weiterhin auf niedrigem Niveau erwarteten operativen Entwicklung und den voranschreitenden Bautätigkeiten, insbesondere am Standort Frankfurt und in Lima, eine weitere Erhöhung der Netto-Finanzschulden erwartet. Infolgedessen liegt die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA voraussichtlich im niedrigen zweistelligen Bereich. Trotz der mittelfristig weiterhin hohen Netto-Finanzverschuldung wird sich die Kennzahl aufgrund der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA jedoch wieder dem Zielwert von fünf annähern.

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 2020 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 zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. 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 Frank- furt am Main Hol- ding GmbH			
	2020	1,4	0,6	63,5	5,4	18,5
Umsatzerlöse	2019	0,8	0,3	154,3	5,6	25,3
	2020	2,2	9,0	6,3	13,2	62,6
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2019	2,6	13,9	14,6	18,3	69,0
	2020	0,0	0,0	0,2	8,5	0,0
Zinsen	2019	0,0	0,0	0,4	13,9	0,0
	2020	0,5	0,1	8,1	64,3	0,0
Forderungen	2019	0,0	0,0	11,8	62,2	1,2
	2020	0,0	0,0	11,2	76,1	0,0
Darlehensforderungen	2019	0,0	0,0	11,9	84,8	0,0
	2020	0,1	0,5	5,8	3,4	4,6
Verbindlichkeiten	2019	0,0	0,0	23,7	3,3	0,4

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen im Wesentlichen gestundete Zinsforderungen im Zusammenhang mit begebenen Darlehen.

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 45 und Tz. 46 verwiesen. Zu den sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Personen siehe Tz. 46.

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 €	2020	2019
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	5,8	6,2
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,7	1,0
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,5
Aktienbasierte Vergütungen	3,2	2,2
Gesamt	10,7	9,9

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats Tätigkeit. Darüber hinaus erhalten sie eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Als sonstige langfristige Leistungen wird die im Geschäftsjahr 2020 gewährte Zuwendung zum Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 54) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2020 gewährten Zuwendungsbetrag für den Performance Share Plan (PSP, siehe auch Tz. 54; im Vorjahr für das Long-Term Incentive Programm, LTIP).

Zum Geschäftsjahresende bestanden keine ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder (im Vorjahr: 1,6 Mio €), da aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Finanzkennzahlen kein Tantiemeanspruch für das Jahr 2020 bestand.

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 „Verkehrs-Entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs-Entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- > Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Seit 1. Juli 2012 werden zusätzlich Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz. 25). Die Entgeltordnung enthält ein Incentivierungsprogramm für ein kontinuierliches und nachhaltiges Passagierwachstum auf Strecken außerhalb Deutschlands mit lärmärmerem Fluggerät. Die Erstattungsbeträge differenzieren danach, ob der Zuwachs durch bereits verkehrende oder neue Luftverkehrsgesellschaften erzielt wird und ob es sich um neue oder bestehende Ziele handelt. Zum 1. Januar 2020 ist eine neue Flughafen-Entgeltordnung in Kraft getreten, die eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Entgelte und eine Anhebung der Zuschläge in den Nacht- und Nachtrandstunden vorsieht. Die neue vom HMWEVW am 11. November 2019 genehmigte Entgeltordnung wurde in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.

Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 27,15 % (im Vorjahr: 36,50 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

- > Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte 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 Drittanbieter 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 in 2020 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 16,64 % (im Vorjahr: 15,90 %) und auf Infrastrukturentgelte 11,25 % (im Vorjahr: 14,40 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 44,96 % (im Vorjahr: 33,20 %) 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.

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. In diesem Zusammenhang konnte mit den zuständigen Behörden eine zeitliche Verschiebung von Mindestkonzessionszahlungen von rund 3,6 Mio € um ein halbes Jahr erreicht werden.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre. 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 Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima, Peru. Im Vordergrund des bevorstehenden Flughafenausbaus haben am 25. Juli 2017 beide Parteien weitere wesentliche Änderungen des bestehenden Konzessionsvertrags beschlossen.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde in 2017 von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert. Darüber hinaus besteht eine zehnjährige Verlängerungsoption. Mit der Verabschiedung der Änderungen wurde der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben, im Gegenzug ist sie verpflichtet, voraussichtlich bis Ende 2022 eine neue Start- und Landebahn und bis Ende 2024 ein neues Passagierterminal fertigzustellen. Die ursprünglich vertraglich festgelegte Investitionssumme von 100 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden. Als Reaktion auf die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wird das Investitionsprogramm derzeit auf die mittelfristige Passagierentwicklung hin überprüft. 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 Lande-Entgelte und 20 % der internationalen Passagier-Entgelte (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 Flughafen-Entgelte 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 haben Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen unterzeichnet. 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.

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 zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B fällig.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, bis zum April 2021 in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Darüber hinaus sollen in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen

und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen. Das Investitionsvolumen wird sich in den ersten vier Jahren voraussichtlich auf rund 400 Mio € belaufen.

Im Gegenzug ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (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. 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 10,4 Mio BRL für beide Flughäfen zu leisten. 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 konnte mit den zuständigen Behörden eine Einigung erzielt werden. Hieraus resultierte im Geschäftsjahr 2020 die ergebniswirksame Berücksichtigung eines Erstattungsanspruchs in Höhe von 30,6 Mio €, der in den Folgejahren gegen fällige variable und fixe Konzessionszahlungen sowie eine zeitlich befristete Erhöhung der Flughafenentgelte verrechnet wird.

Darüber hinaus bestehen im Rahmen der Konzessionsverträge Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Diese konnten im Geschäftsjahr 2020 unter Einhaltung des Budgets von rund 2,3 Mrd BRL nahezu abgeschlossen werden. Nachdem die Erweiterung des Terminals in Porto Alegre bereits Ende 2019 eröffnet wurde, folgte die Inbetriebnahme der Terminalerweiterung in Fortaleza im ersten Quartal 2020. Ferner konnte die Verlängerung der Start- und Landebahn in Fortaleza abgeschlossen werden, die Fertigstellung in Porto Alegre ist für das Jahr 2021 vorgesehen. Für die Gesellschaften bestehen 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 Flughafen-Entgelten (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 ordnungsmäßigen Betrieb der Flughäfen weiterhin gewährleistet. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

50 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 5. Februar 2021 konnte mit dem Staat Peru eine Einigung in Bezug auf die Stundung von fixen Konzessionsabgaben geschlossen werden. Diese sieht eine Verschiebung von bis zu zehn, quartalsweise zu leistenden Konzessionszahlungen um

sieben bis neun Quartale vor. Auf Grundlage der geschlossenen Vereinbarung sind die nächsten fixen Konzessionszahlungen somit erst im Juli 2022 zu leisten. Die Vereinbarung betrifft auch Konzessionsabgaben, die ursprünglich bereits in 2020 fällig waren und bis dato nicht geleistet wurden (siehe Tz. 35). Die Stundung ist im Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2020 (siehe Tz. 47) nicht berücksichtigt. Aufgrund der Stundung wird die ergebniswirksame Anpassung der Konzessionsverbindlichkeit zum 31. März 2021 erforderlich.

Die türkische Regierung hat mit Schreiben vom 12. Februar 2021 die Verlängerung der Konzessionslaufzeit für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya gebilligt. Der Konzessionsvertrag verlängert sich somit um weitere zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2026. Darüber hinaus wurde in diesem Zusammenhang eine Stundung der Konzessionsgebühr für das Jahr 2022 auf das Jahr 2024 gewährt. Aufgrund der erwarteten Erholung des Luftverkehrs geht Fraport von einem positiven Effekt der Verlängerung der Konzessionslaufzeit auf das at-Equity-Ergebnis für die Jahre 2025 und 2026 aus.

Am 12. Februar 2021 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Maßnahmenpaket für deutsche Flughäfen bekannt gegeben. Danach ist der Bund bereit, Vorhaltekosten für die Aufrechterhaltung und das Offenhalten von Flughafeninfrastruktur im Zeitraum vom 4. März bis 30. Juni 2020, unter anderem am Flughafen Frankfurt, einmalig zu erstatten. Fraport hat für diesen Zeitraum Vorhaltekosten in Höhe von 160 Mio. € ermittelt. Die Erstattung erfolgt gemäß der bereits von der EU-Kommission genehmigten Bundesrahmenregelung Flughäfen und setzt voraus, dass die jeweiligen Bundesländer eine Erstattung in gleicher Höhe zusagen. Auf Basis der derzeit bekannten Eckpunkte geht Fraport derzeit von einer ergebniswirksamen Vereinnahmung der Kostenerstattung im Geschäftsjahr 2021 aus. Die Höhe der möglichen Kostenerstattung wird sich im Rahmen eines folgenden Genehmigungsverfahrens endgültig ergeben.

51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2020 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB in Anspruch:

- > AirIT Services GmbH
- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Ausbau Süd GmbH
- > Fraport Brasil Holding GmbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Die Tochtergesellschaft FraGround Fraport Ground Services GmbH nahm für das Geschäftsjahr 2020 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.

52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2020 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

BlackRock, Inc., Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 27. Februar 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 24. Februar 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,01 % (das entspricht 2.778.765 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 2. März 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 26. Februar 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,98 % (das entspricht 2.753.214 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 3. März 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 27. Februar 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,03 % (das entspricht 2.802.139 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 5. März 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 2. März 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,94 % (das entspricht 2.719.719 Stimmrechten) betragen hat.

British Columbia Investment Management Corporation, Victoria, Canada hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 8. Mai 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 8. Mai 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,05 % (das entspricht 2.822.112 Stimmrechten) betragen hat.

Lazard Asset Management LLC hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 17. November 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 13. November 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,26 % (das entspricht 2.085.310 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 19. November 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 16. November 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,04 % (das entspricht 2.808.849 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 23. November 2020 freiwillig mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 18. November 2020 3,10 % (das entspricht 2.866.629 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 03. Dezember 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 30. November 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,18 % (das entspricht 2.017.014 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2020 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 2020 51,79 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,48 %.

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 2020, Anteile $\geq 3,0$ %): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % und British Columbia Investment Management Corporation 3,05 %. 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 36,72 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

53 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 17. Dezember 2020 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2020

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts.

Neben dem Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.686,5 Tsd € (im Vorjahr: 1.334,3 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €	2020				2019
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	743,5	918,7	918,7	1.662,2	1.953,2
Anke Giesen	529,9	686,6	686,6	1.216,5	1.460,2
Michael Müller	539,7	686,6	686,6	1.226,3	1.458,7
Dr. Pierre Dominique Prümm	532,4	398,8	398,8	931,2	948,0
Dr. Matthias Zieschang	597,8	686,6	686,6	1.284,4	1.591,4
Summe	2.943,3	3.377,3	3.377,3	6.320,6	7.411,5

Die erfolgsunabhängigen Komponenten beinhalten die Festvergütung sowie die Nebenleistung der jeweiligen Mitglieder des Vorstands. Auf die erfolgsabhängigen Komponenten entfallen die zugewendeten Tantiemen (für das Geschäftsjahr 2020 beträgt die Tantieme 0,0 €), die zugewendete PSP-Tranche 2020 zum Auslobungszeitpunkt sowie die fällige LSA-Tranche 2018 zum Fair Value am Bilanzstichtag. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ sind die PSP-Tranche 2020 sowie die LSA-Tranche 2018 enthalten.

Erfasster Aufwand (+) bzw. Ertrag (-) aus LSA und LTIP bzw. PSP für den Vorstand

in Tsd €	2020			2019
	LSA	LTIP bzw. PSP	Gesamt	Gesamt
Dr. Stefan Schulte	13,9	-552,6	-538,7	1.093,9
Anke Giesen	2,6	-420,5	-417,9	837,3
Michael Müller	2,6	-415,8	-413,2	829,7
Dr. Pierre Dominique Prümm	2,9	-123,3	-120,4	202,3
Dr. Matthias Zieschang	3,6	-406,4	-402,8	814,5
Summe	25,6	-1.918,6	-1.893,0	3.777,7

Der erfasste Aufwand aus LSA und LTIP (ab Tranche 2020: PSP) beinhaltet die periodengerechten Zuführungs- bzw. Auflösungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten LSA- und LTIP-Tranchen (ab Tranche 2020: PSP). Im Geschäftsjahr 2020 wurden die Auflösungsbeträge aus LTIP bzw. PSP ertragswirksam im Personalaufwand gebucht.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2020 insgesamt mit 1.287,3 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.330 Tsd €).

Im Geschäftsjahr wurden keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.699 Tsd € (im Vorjahr: 1.709 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 18.686 Tsd € (im Vorjahr: 15.987 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 25.268 Tsd € (im Vorjahr: 25.395 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 2020

Im Geschäftsjahr 2020 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 84,0 Tsd € (im Vorjahr: 102,3 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	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Deutsche Post AG <p>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > AXA Konzern AG > Fraport Ausbau Süd GmbH
Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH <p>Mitglied des Vorstands:</p> <ul style="list-style-type: none"> > stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF) (bis 26.11.2020)
Vorstand Aviation & Infrastruktur Dr. Pierre Dominique Prumm	<p>Mitglied im Präsidium</p> <ul style="list-style-type: none"> > Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände <p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > FraSec Fraport Security Services GmbH <p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied des Vorstands:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Flughafen Forum und Region > stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF) (seit 26.11.2020)
Vorstand Controlling & Finanzen Dr. Matthias Zieschang	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) <p>Mitglied im Verwaltungsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Frankfurter Sparkasse <p>Vorsitzender des Börsenrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > FWB Frankfurter Wertpapierbörse (seit 10.7.2020) <p>Stellvertretender Vorsitzender des Börsenrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > FWB Frankfurter Wertpapierbörse (bis 9.7.2020)

56 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats Karlheinz Weimar Hessischer Minister der Finanzen a. D. (bis 26.05.2020)</p> <p>(Bezüge 2020: 55.000 €; 2019: 130.000 €)</p>	<p>Mitglied im Hochschulrat: > Universität Frankfurt am Main (bis 25.02.2020)</p> <p>Mitglied im Kuratorium: > Institute for Law and Finance</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: > Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbh Limburg</p>
<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats Staatsminister Michael Boddenberg Hessischer Minister der Finanzen (seit 27.05.2020) (Bezüge 2020: 78.000 €)</p>	<p>Mitglied des Vorstands: > Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach</p> <p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach > Zentralgenossenschaft des europäischen Fleischerhandwerks (Zentrag eG)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Messe Frankfurt GmbH</p> <p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien: > Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a.M. / Erfurt (2. stv. Vorsitzender des Verwaltungsrats) (seit 26.6.2020) > "hessenstiftung - familie hat zukunft" > Hessische Kulturstiftung > Leibniz-Institut für Finanzmarktforschung SAFE (LIF-SAFE) e.V. > Stiftung „Europäische Akademie der Arbeit in der Universität Frankfurt am Main“ > Stiftung Kloster Eberbach > Stiftung Sigmund-Freud-Institut > Stifterversammlung der Polytechnischen Gesellschaft e.V. > Rheingau Musik Festival > Hessischer Rundfunk (bis 30.6.2020) > Freundschaftsverein Hessen-Wisconsin e.V. (bis 25.8.2020) > Horst Westenberger – Frankfurter Stiftung für Krebsforschung (bis 14.8.2020) > Vertreterversammlung der Frankfurter Volksbank (bis 1.7.2020) > Vollversammlung der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main (bis 30.6.2020)</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender Ronald Laubrock ver.di Hessen (bis 30.06.2020)</p> <p>(Bezüge 2020: 41.750 €; 2019: 83.500 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraGround Fraport Ground Services GmbH (bis 30.6.2020) > LSG Lufthansa Service Holding (bis 30.6.2020) > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH (bis 30.6.2020)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding (bis 30.6.2020) > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (bis 30.6.2020)</p>
<p>Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende</p> <p>(Bezüge 2020: 74.500 €; 2019: 81.500 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Devrim Arslan Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH</p> <p>(Bezüge 2020: 59.000 €; 2019: 63.000 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraGround Fraport Ground Services GmbH (bis 23.11.2020)</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraGround Fraport Ground Services GmbH (seit 24.11.2020)</p>

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Uwe Becker

Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2020: 65.000 €; 2019: 58.000 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

- > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- > Mainova AG
- > Messe Frankfurt GmbH
- > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- > Süwag Energie AG

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- > Hafen- und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- > Stadtentwässerung Frankfurt am Main (Stellvertretender Vorsitzender)
- > Kita Frankfurt
- > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst (Stellvertretender Vorsitzender)
- > Volkshochschule Frankfurt am Main
- > Dom Römer GmbH (Stellvertretender Vorsitzender)
- > Gas-Union GmbH (Vorsitzender – bis 31.12.2019) (Mitglied des Aufsichtsrats vom 1.1.2020 bis 30.9.2020)
- > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- > Nassauische Sparkasse
- > Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH
- > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
- > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
- > RMA Rhein-Main Abfall GmbH
- > RTW Planungsgesellschaft mbH

Hakan Bölükese

Freigestelltes Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2020: 65.000 €; 2019: 65.000 €)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- > Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung

Hakan Cicek

Freigestelltes Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2020: 55.500 €; 2019: 54.500 €)

Kathrin Dahnke

Mitglied des Vorstands OSRAM Licht AG (seit 16.4.2020)
(bis 18.9.2020)

(Bezüge 2020: 34.112,50 €; 2019: 51.500 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > B. Braun Melsungen AG / B. Braun SE
- > Knorr-Bremse AG, Vorsitzende Prüfungsausschuss

Detlev Draths

Freigestelltes Betriebsratsmitglied
(bis 31.12.2020)

(Bezüge 2020: 59.000 €; 2019: 65.000 €)

Peter Feldmann

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2020: 42.000 €; 2019: 43.125 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- > KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH (Vorsitzender) (bis 15.4.2020)
- > Mainova AG
- > Messe Frankfurt GmbH (Vorsitzender)
- > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender)
- > Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (Vorsitzender)

Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender)
- > Dom Römer GmbH (Vorsitzender)
- > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender)
- > Gas-Union GmbH (bis 30.9.2020)
- > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Stellvertretender Vorsitzender)
- > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender)
- > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender)
- > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender)

Mitglied im Beirat:

- > Thüga AG

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Peter Gerber Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG</p> <p>(Bezüge 2020: 37.000 €; 2019: 40.000 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Albatros Versicherungsdienste GmbH</p> <p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik e.V. > Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften</p> <p>Mitglied im Präsidium: > Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. > Chair of IATA Cargo Advisory Committee (CAC)</p>
<p>Dr. Margarete Haase</p> <p>(Bezüge 2020: 99.000 €; 2019: 100.000 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > OSRAM Licht AG > OSRAM GmbH > ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam > Marquard & Bahls AG</p>
<p>Frank-Peter Kaufmann Mitglied des Hessischen Landtags</p> <p>(Bezüge 2020: 62.000 €; 2019: 69.000 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH (bis 31.12.2020)</p>
<p>Dr. Ulrich Kipper Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement</p> <p>(Bezüge 2020: 50.500 €; 2019: 54.500 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D.</p> <p>(Bezüge 2020: 79.500 €; 2019: 84.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Dietz AG</p> <p>Non executive Director: > European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)</p> <p>Vorsitzender des Beirats: > Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises</p>
<p>Birgit Kother Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2020: 53.500 €; 2019: 51.500 €)</p>	
<p>Michael Odenwald Staatssekretär a. D.</p> <p>(Bezüge 2020: 67.000 €; 2019: 57.250 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Deutsche Bahn AG</p> <p>Mitglied im Beirat > DB Stiftung gGmbH</p>
<p>Qadeer Rana Betriebsratsvorsitzender FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>(Bezüge 2020: 62.000 €; 2019: 66.000 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p>Mathias Venema ver.di Hessen (seit 1.7.2020)</p> <p>(Bezüge 2020: 30.112,50 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Amadeus Fire AG</p>
<p>Sonja Wärrtges Vorsitzende des Vorstands der DIC Asset AG (seit 16.10.2020)</p> <p>(Bezüge 2020: 12.862,50 €)</p>	<p>Vorsitzende des Aufsichtsrats: > DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA</p>
<p>Katharina Wesenick ver.di Bundestarifsekretärin Luftverkehr (bis 31.7.2020) ver.di Landesfachbereichsleiterin Gesundheit und Soziales Nordrhein-Westfalen (seit 1.8.2020) (bis 31.12.2020)</p> <p>(Bezüge 2020: 47.500 €; 2019: 50.500 €)</p>	<p>Vorsitzende des Ausschusses für Bodenpersonal der Sektion Zivilluftfahrt: > Europäische Transportarbeiter-Föderation</p> <p>Ordentliches Mitglied des Sektionsausschusses Zivilluftfahrt: > Internationale Transportarbeiter-Föderation</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Flughafen Stuttgart GmbH (seit 1.5.2020)</p>
<p>Prof. Dr. Katja Windt Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH</p> <p>(Bezüge 2020: 65.000 €; 2019: 62.000 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p>

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 €
	2020	100	0	0 ¹⁾⁹⁾
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2018	100	-18	-22 ¹⁾
	2020	100	2.249	486 ²⁾
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2019	100	2.247	1.109 ²⁾
	2020	100	0	0 ¹⁾
AIRMALL Boston Inc., Boston, USA	2019	100	0	0
	2020	100	-538	0
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2019	100	-588	0
	2020	100	73	-3.623
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh, USA	2019	100	3.766	-4.134
	2020	100	162.575	3.682 ²⁾
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2019	100	162.588	2.561 ²⁾
	2020	100	26	90 ²⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	26	90 ²⁾
	2020	100	0	0 ¹⁾⁹⁾
Daport S.A., Dakar, Senegal	2018	100	431	-10 ¹⁾
	2020	100	25	387 ²⁾
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2019	100	25	402 ²⁾
	2020	51	871	-180
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2019	51	1.147	175
	2020	100	1.162	-21.935 ²⁾
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	1.406	-1.027 ²⁾
	2020	100	25	127 ²⁾
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2019	100	25	60 ²⁾
	2020	100	98.113	674
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2019	100	106.102	1.423
	2020	100	-101	-20 ²⁾
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	-88	-117 ²⁾
	2020	100	66	-2
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2019	100	67	-2
	2020	100	70	-1
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	2019	100	70	-1
	2020	100	24	0 ²⁾
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	24	-71 ²⁾
	2020	100	110.547	-864
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2019	100	157.287	3.380
	2020	100	137.741	2.370
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2019	100	191.478	10.868
	2020	100	26	0 ¹⁾
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2019	100	26	0 ¹⁾
	2020	100	42.024	1.167 ²⁾
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2019	100	42.027	831 ²⁾
	2020	100	3.247	-17
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2019	100	3.264	164
	2020	100	3.299	211
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2019	100	3.391	-993
	2020	100	14.085	4.573 ²⁾³⁾
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2019	100	13.300	10.132 ²⁾³⁾
	2020	100	432.823	4.387
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2019	100	428.436	7.706
	2020	100	25.595	-16
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians, Malta	2019	100	25.610	-12
	2020	100	434.828	-189
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2019	100	453.016	11.120

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2020	100	17.020	-10.618
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2019	100	29.408	4.689
	2020	100	-9.899	-6.677
Fraport New York Inc., New York, USA	2019	100	-4.029	-5.247
Fraport Newark LLC., Newark, USA	2020	100	640	688⁴⁾
	2020	100	30	1
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	29	1
	2020	100	30	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	29	1
	2020	99,99	0	0¹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2019	99,99	0	0 ¹⁾
	2020	100	635	403
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2019	100	325	6
	2020	100	350	-1.109²⁾
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	350	-293 ²⁾
	2020	100	13.036	-4.144
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA	2019	100	18.466	5.183
	2020	100	7.076	171²⁾³⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2019	100	6.265	5.645 ²⁾³⁾
	2020	100	43	2
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	41	2
	2020	100	7.036	4.726²⁾³⁾
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2019	100	6.845	4.770 ²⁾³⁾
	2020	73,4	61.124	-52.254
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen, Griechenland	2019	73,4	114.496	21.062
	2020	73,4	43.833	-57.154
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen, Griechenland	2019	73,4	101.717	-4.652
	2020	73,4	4.402	1.081
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen, Griechenland	2019	73,4	3.324	1.084
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2020	100	4.240	-1.129¹⁾
	2019	100	5.898	-872 ¹⁾
	2020	100	199.572	-11.292
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2019	100	210.879	4.553
	2020	100	-6.319	-5.479
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	2019	100	-1.333	-1.337
	2020	100	16.773	4.316
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2019	100	37.896	20.502
	2020	60	95.228	-12.538
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2019	60	107.709	16.342
	2020	100	4.610	3.405
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2019	100	1.575	-1.051
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0⁴⁾
	2020	100	3.341	-5.751
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2019	100	1.092	-2.356
FraSec Luftsicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0⁴⁾
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0⁴⁾
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2020	100	25	0⁴⁾
	2020	100	30	88²⁾
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2019	100	43	134 ²⁾
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/ Main KG, Frankfurt am Main	2020	100	4.283	3.061³⁾
	2019	100	1.731	507 ³⁾
	2020	80,01	342.533	5.267
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2019	80,01	369.088	79.263
	2020	51	7.814	246
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2019	51	8.654	3.550
	2020	100	44	-1
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2019	100	45	1

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2020	50	3.252	-1.644
AirITSystems GmbH, Hannover	2019	50	6.035	1.603
D-Port Logistik GmbH, Bensheim	2020	50	1.188	-37 ⁴⁾
	2020	49	-5.147	-5.084
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2019	49	-36	-5.215
	2020	50	13.459	-14.249
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2019	50	27.707	10.421
	2020	50	20	1
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2019	50	18	1
	2020	51/50	-25.700	-55.885⁵⁾
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S., Antalya, Türkei	2019	51/50	65.342	150.263 ⁵⁾
	2020	33,33	3.866	1.240
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2019	33,33	2.626	-30
	2020	50	16.694	3.619
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2019	50	14.423	3.200
	2020	50	3.533	-201
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2019	50	3.389	-110
	2020	50	24	-1
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2019	50	24	-1
	2020	52	8.127	-1.888
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2019	52	12.407	925
	2020	50	6.633	765
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2019	50	8.161	1.476
	2020	50	289	-27
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai, China	2019	50	369	7
	2020	50	3.891	664
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2019	50	3.227	89

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2020	40	5.444	838
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2019	40	5.602	385
	2020	49	-1.910	-2.547
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2019	49	1.128	461
	2020	50	30.058	12.573
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2019	50	29.057	11.441
	2020	24,5	542.344	-46.042
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City, China	2019	24,5	606.221	37.658
	2020	25	-478.600	-116.700
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg, Russland	2019	25	-318.200	36.800

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €
	2020	10	332.663	-3.861 ⁶⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2019	10	323.620	-5.693 ⁶⁾
	2020	16,7	43	-95
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2019	16,7	49	-253
	2020	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2019	13,51	0	0 ¹⁾
	2020	20	0	0 ¹⁾⁷⁾⁸⁾
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-575	-786 ¹⁾⁸⁾⁹⁾
	2020	20	0	0 ¹⁾⁷⁾⁸⁾
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 ¹⁾⁸⁾⁹⁾
	2020	20	0	0 ¹⁾⁷⁾⁸⁾
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	871	270 ¹⁾⁸⁾⁹⁾
	2020	20	0	0 ¹⁾⁷⁾⁸⁾
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	1.642	-762 ¹⁾⁸⁾⁹⁾
	2020	10	0	0 ⁹⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2019	10	2.095	771
	2020	5,1	0	0 ⁹⁾
The Squire GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2018	5,1	-594.137	-14.616

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

²⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁴⁾ Zugang in 2020

⁵⁾ 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.

⁶⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

⁷⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁸⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

⁹⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

Frankfurt am Main, 26. Februar 2021

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prümm



Dr. Zieschang

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	244
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	245
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	253
Zehn-Jahresübersicht	255
Glossar	257
Finanzkalender 2021	259
Verkehrskalender 2021	259
Impressum	259

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, 26. Februar 2021

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prümm



Dr. Zieschang

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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 2020, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- > vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernlageberichts“ 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 Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte
- ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- ③ Latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Bewertungsunterschiede und auf steuerliche Verlustvorträge

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte

① Im Konzernabschluss der Gesellschaft werden unter den Bilanzposten „Geschäfts- oder Firmenwert“, „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“, „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“, „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ und „Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen“ langfristige Vermögenswerte mit einem Betrag von insgesamt € 11,0 Mrd (78,0 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Während Geschäfts- oder Firmenwerte jährlich und anlassbezogen einem Werthaltigkeitstest („Impairment-Test“) unterzogen werden müssen, ist ein solcher Test für die übrigen langfristigen Vermögenswerte nur dann durchzuführen, wenn es Anhaltspunkte (Triggering Events) dafür gibt, dass eine Wertminderung vorliegen könnte. Der Werthaltigkeitstest erfolgt auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt grundsätzlich anhand des Nutzungswerts. Grundlage der Bewertung ist dabei regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Im Fraport-Konzern bildet grundsätzlich die genehmigte Mittelfristplanung den Ausgangspunkt (im Geschäftsjahr betraf dies die Jahre 2021 – 2026). Aufgrund des langfristigen Investitionsvorhabens am Standort Frankfurt wurde die Planung für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dieses Standorts auf aggregiertem Niveau von 2027 bis 2030 und anschließend mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit laufzeitbegrenzten Flughafenkonzessionen werden die Planungen entsprechend der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsvereinbarungen zu Grunde gelegt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren sowie die erwarteten Auswirkungen der anhaltenden Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Als Ergebnis des Werthaltigkeitstests wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise, mit einer entsprechenden Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsströme mit der verabschiedeten Planung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. In dem Zusammenhang haben wir auch die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns gewürdigt und deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der künftigen Cashflows nachvollzogen. Ergänzende Anpassungen der Planung für Zwecke der Werthaltigkeitstests wurden von uns mit den zuständigen Fach-

bereichen diskutiert und nachvollzogen. Zudem haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Wertes haben können, haben wir uns intensiv mit der bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt. Für zahlungsmittelgenerierende Einheiten, bei denen eine für möglich gehaltene Änderung einer Annahme zu einem erzielbaren Betrag unterhalb des Buchwerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive des zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerts führen würde, haben wir uns davon vergewissert, dass die erforderlichen Anhangangaben gemacht wurden.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten 4, 10, 13, 17, 18 und 19 des Konzernanhangs enthalten.

② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

① Der Fraport-Konzern ist als weltweit tätiger Flughafenbetreiber verschiedenen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus führt die Fraport AG gerichtliche und außergerichtliche Verfahren mit Behörden sowie anderen Beteiligten. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 125,4 Mio) sind Forderungen enthalten, bei denen Risiken aus Rechtsstreitigkeiten mittels Einzelwertberichtigung berücksichtigt sind. Für Rechtsstreitigkeiten und Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Verpflichtungen aus Personalmaßnahmen bestehen im Konzernabschluss der Fraport AG Rückstellungen für ungewisse Verpflichtungen in Höhe von € 579,5 Mio.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennbetrag oder mit dem niedrigeren Barwert der erwarteten künftigen Zahlungsströme bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Einzelwertberichtigungen erfasst. Die Bemessung der Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird insbesondere durch die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Ausfälle sowie der Einschätzung zu einzelnen Rechtsstreitigkeiten bestimmt.

Für ungewisse Verpflichtungen werden Rückstellungen, sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, gebildet. Dem Ansatz und der Bewertung der Rückstellungen liegen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter zugrunde. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Höhe dieser betragsmäßig wesentlichen Posten waren diese Sachverhalte aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorgehen der Gesellschaft zur Erfassung von Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Risiken des Personalbereichs, zur Einschätzung hinsichtlich einer gegenwärtigen Verpflichtung der Gesellschaft bzw. des Wertberichtigungsbedarfs von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie zur bilanziellen Abbildung nachvollzogen und auf Angemessenheit beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Fehlerrisiko in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte Auswirkung auf das Konzernergebnis der Gesellschaft haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze beurteilt. Unter anderem haben wir hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von Verpflichtungen und Risiken die vorliegenden Verträge und Kostenschätzungen gewürdigt. Zudem haben wir im Rahmen unserer Prüfung unter anderem Gespräche mit der internen Rechtsabteilung der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Zum Bilanzstichtag haben wir darüber hinaus externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt. Diese stützen die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung. Wir haben die Darstellung der Rechtsstreitigkeiten und die damit einhergehende Risikovorsorge im Konzernabschluss nachvollzogen. Damit einhergehend haben wir auch die Stetigkeit und Konsistenz der angewendeten Berechnungsmethoden gewürdigt und die zugrunde liegenden Unterlagen eingesehen. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung bzw. die Ermittlung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Darstellung in Konzernbilanz, Konzerngewinn- und -verlustrechnung und Konzernanhang nachvollzogen.

Insgesamt konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der betragsmäßig bedeutsamen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Rückstellungen zu rechtfertigen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den sonstigen Rückstellungen und Wertberichtigungen sind in den Abschnitten 4, 30 und 41 des Konzernanhangs enthalten.

③ Latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Bewertungsunterschiede und auf steuerliche Verlustvorträge

① In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden nach Saldierungen aktive latente Steuern in Höhe von € 175,8 Mio ausgewiesen. Vor Saldierung mit kongruenten passiven latenten Steuern sind aktive latente Steuern in Höhe von € 605,1 Mio bilanziert. Die Bilanzierung erfolgte in dem Umfang, in dem es nach den Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter wahrscheinlich ist, dass in absehbarer Zukunft zu versteuernde Ergebnisse anfallen, durch die die abzugsfähigen temporären Differenzen und noch nicht genutzten steuerlichen Verluste genutzt werden können. Dazu werden, soweit nicht ausreichend passive latente Steuern vorhanden sind, Prognosen über die künftigen steuerlichen Ergebnisse ermittelt, die sich aus der verabschiedeten Planungsrechnung einschließlich der erwarteten Auswirkungen der anhaltenden Corona-Krise ergeben.

Aus unserer Sicht war die Bilanzierung latenter Steuern im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da sie in hohem Maße von Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter abhängig und daher, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise, mit Unsicherheiten behaftet ist.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die internen Prozesse und Kontrollen zur Erfassung von Steuersachverhalten und das methodische Vorgehen zur Ermittlung, Bilanzierung und Bewertung der latenten Steuern beurteilt. Weiterhin haben wir die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste auf Basis unternehmensinterner Prognosen über die zukünftige Ertrags-situation der Gesellschaft beurteilt und die Angemessenheit der zugrunde liegenden Einschätzungen und Annahmen gewürdigt. Dabei haben wir auch die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft gewürdigt und deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der zukünftigen Ertrags-situation nachvollzogen.

Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den latenten Steuern sind in den Abschnitten 4, 15 und 28 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- > die in Abschnitt „Rechtliche Angaben“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- > die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB

Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- > wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder 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 Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 in 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 Konzernlageberichts, 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 Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch

sowie erlangten Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- > gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- > beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- > ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die 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 Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- > holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- > beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen 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 Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei Fraport_AG_KA_LB_ESEF-2020-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) 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 Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- > gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- > beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- > beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- > beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 26. Mai 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 9. Dezember 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Konzernabschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Noll.

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dietmar Prümm
Wirtschaftsprüfer



Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung

An die Fraport AG, Frankfurt am Main

Wir haben die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b Abs. 1 und 315b Abs. 1 HGB der Fraport AG, Frankfurt am Main, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Erklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die in der nichtfinanziellen Erklärung verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- > Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern
- > Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über die Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung
- > Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung
- > Analytische Beurteilung von Angaben der nichtfinanziellen Erklärung
- > Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahres- und Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht
- > Beurteilung der Darstellung der Angaben

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt.

Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Frankfurt, den 26. Februar 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer



Nicolette Behncke
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahresübersicht

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung¹⁾

in Mio €	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Umsatzerlöse	1.677,0	3.705,8	3.478,3	2.934,8	2.586,2	2.598,9	2.394,6	2.375,7	2.442,0	2.371,2
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	37,9	37,9	35,9	36,3	34,9	29,9	28,3	32,3	44,0	40,3
Sonstige betriebliche Erträge	81,8	40,9	88,2	38,9	332,9	49,8	42,5	32,5	55,8	40,9
Gesamtleistung	1.796,7	3.785,0	3.602,7	3.010,4	2.954,4	2.679,1	2.466,0	2.441,1	2.542,3	2.452,8
Materialaufwand	-688,6	-1.197,4	-1.089,1	-720,4	-621,9	-610,4	-533,3	-595,2	-558,1	-541,1
Personalaufwand	-1.212,1	-1.222,8	-1.182,3	-1.092,9	-1.066,7	-1.026,7	-970,4	-928,9	-942,9	-906,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-146,6	-184,5	-202,3	-193,9	-211,7	-193,2	-172,2	-184,1	-192,6	-203,1
EBITDA	-250,6	1.180,3	1.129,0	1.003,2	1.054,1	848,8	790,1	732,9	848,7	802,3
Abschreibungen	-457,5	-475,3	-398,5	-360,2	-360,4	-328,3	-307,3	-294,3	-352,7	-305,7
Betriebliches Ergebnis/EBIT	-708,1	705,0	730,5	643,0	693,7	520,5	482,8	438,6	496,0	496,6
Zinsergebnis	-165,8	-165,0	-168,4	-157,5	-106,9	-125,6	-141,1	-136,0	-174,1	-144,4
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	-55,0	46,1	98,8	30,9	-4,6	37,6	43,5	18,5	11,7	11,5
Sonstiges Finanzergebnis	-4,3	3,9	9,5	-10,3	-0,8	1,3	-10,5	10,4	30,5	-16,4
Finanzergebnis	-225,1	-115,0	-60,1	-136,9	-112,3	-86,7	-108,1	-107,1	-131,9	-149,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	-933,2	590,0	670,4	506,1	581,4	433,8	374,7	331,5	364,1	347,3
Ertragsteuern	242,8	-135,7	-164,7	-146,4	-181,1	-136,8	-122,9	-95,8	-112,6	-96,5
Konzern-Ergebnis	-690,4	454,3	505,7	359,7	400,3	297,0	251,8	235,7	251,5	250,8
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	-32,8	33,6	31,8	29,5	24,9	20,5	17,1	14,7	13,3	10,4
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	-657,6	420,7	473,9	330,2	375,4	276,5	234,7	221,0	238,2	240,4
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	-7,12	4,55	5,13	3,57	4,07	3,00	2,54	2,40	2,59	2,62
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	-7,09	4,54	5,11	3,56	4,06	2,99	2,54	2,39	2,58	2,60

Kennzahlen	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Operativer Cash Flow	-236,2	952,3	802,3	818,7	583,2	652,2	506,2	454,2	553,0	618,8
Free Cash Flow	-1.400,0	-373,5	6,8	393,1	301,7	393,6	246,8	34,3	-162,4	-350,1
EBITDA-Marge (%)	-14,9	31,9	32,5	34,2	40,8	32,7	33,0	30,8	34,8	33,8
EBIT-Marge (%)	-42,2	19,0	21,0	21,9	26,8	20,0	20,2	18,5	20,3	20,9
Umsatzrendite (%)	-55,6	15,9	19,3	17,2	22,5	16,7	15,6	14,0	14,9	14,6
Fraport-Assets (Mio €)	9.249,3	8.952,4	7.688,8	6.965,8	6.069,2	6.071,0	5.830,5	5.061,7	5.152,3	4.447,3
ROFRA (%)	-8,3	8,8	11,1	10,0	11,4	9,4	9,2	8,7	9,6	11,2
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	49,36	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00
Dividende je Aktie (€)	0,00 ²⁾	0,00 ³⁾	2,00	1,50	1,50	1,35	1,35	1,25	1,25	1,25
Passagieraufkommen in Frankfurt	18.768.601	70.556.072	69.510.269	64.500.386	60.786.937	61.032.022	59.566.132	58.036.948	57.520.001	56.436.255
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	21.164	22.514	21.961	20.673	20.322	20.720	20.395	20.481	20.963	20.595

Bilanz-Kennzahlen	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	0,0 ²⁾	0,0 ³⁾	184,9	138,7	138,7	124,7	124,7	115,4	115,5	115,4
Netto-Finanzschulden (Mio €)	5.533,5	4.147,0	3.545,4	3.512,4	2.355,9	2.774,3	3.012,8	2.870,6	2.934,5	2.647,0
Capital Employed (Mio €)	9.152,3	8.405,2	7.540,8	7.241,8	5.957,5	6.086,9	6.109,2	5.808,3	5.731,5	5.362,1
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	-22,1	3,5	3,1	3,5	2,2	3,3	3,8	3,9	3,5	3,3
Gearing Ratio (%)	152,9	93,3 ³⁾	88,7	94,2	65,4	83,8	97,3	97,7	104,9	97,5
Verschuldungsgrad (%)	39,3	32,8	31,0	32,4	26,6	31,4	33,4	32,6	30,4	28,7
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	-23,4	435,5	441,9	444,2	404,0	425,4	595,2	632,0	530,7	427,8
Working Capital (Mio €)	1.675,6	558,4	717,9	575,1	840,9	606,0	626,6	797,6	1.057,8	977,6
Liquidität	2.213,7	1.156,3	1.163,2	1.018,6	1.247,5	1.043,1	1.179,6	1.368,1	1.663,1	1.606,9

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

²⁾ Vorgeschlagene Dividende (2020).

³⁾ Angepasster Wert

Konzern-Bilanz¹⁾

in Mio €	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	19,3	19,3	41,7	41,7	22,7	38,6	38,6
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.221,2	3.284,1	2.844,3	2.621,1	516,1	500,9	479,2	458,1	1.031,2	1.067,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	119,1	131,1	134,5	132,4	146,7	161,2	157,1	51,1	44,2	43,6
Sachanlagen	7.330,3	6.837,9	6.081,7	5.921,5	5.954,2	6.045,4	6.127,7	5.962,3	5.927,3	5.643,8
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	123,3	93,3	88,8	96,4	79,6	74,5	63,0	47,7	34,4	74,6
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	165,5	242,2	260,0	268,1	209,7	237,6	216,9	194,9	136,6	138,0
Andere Finanzanlagen	350,3	503,0	426,1	488,6	561,7	659,2	773,3	728,6	742,7	648,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	233,2	193,7	195,0	190,9	173,3	167,0	181,1	172,2	117,1	33,5
Ertragsteuerforderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	5,4	10,2	20,3	19,5	29,6
Latente Steueransprüche	175,8	78,6	56,7	41,0	36,9	33,4	31,1	27,9	49,2	48,2
Langfristige Vermögenswerte	11.738,0	11.576,9	10.106,4	9.779,3	7.697,7	7.926,3	8.081,3	7.685,8	8.140,8	7.765,6
Vorräte	22,3	23,6	28,9	29,3	37,9	42,8	43,7	42,3	77,7	81,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	125,4	203,1	177,9	143,5	129,6	154,0	174,7	174,4	180,0	163,9
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	321,0	203,3	304,3	245,5	259,7	310,8	297,6	426,4	385,2	280,2
Ertragsteuerforderungen	10,1	25,2	13,1	5,4	11,9	7,4	7,7	1,0	35,0	6,2
Zahlungsmittel	1.864,4	788,9	801,3	629,4	736,0	406,0	401,1	486,9	821,9	927,1
Kurzfristige Vermögenswerte	2.343,2	1.244,1	1.325,5	1.053,1	1.175,1	921,0	924,8	1.131,0	1.499,8	1.458,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0	17,2	0,0	0,0	0,0	7,1	0,0	0,0	0,0
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9	923,9	923,9	923,6	923,1	922,7	922,1	921,3	918,8
Kapitalrücklage	598,5	598,5	598,5	598,5	596,3	594,3	592,3	590,2	588,0	584,7
Gewinnrücklagen	2.096,4	2.920,7	2.657,9	2.345,7	2.220,4	1.919,9	1.706,1	1.540,8	1.403,2	1.327,0
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.618,8	4.443,1	4.180,3	3.868,1	3.740,3	3.437,3	3.221,1	3.053,1	2.912,5	2.830,5
Nicht beherrschende Anteile	139,9	180,1	187,7	160,6	101,1	74,4	64,9	45,7	35,7	29,4
Eigenkapital	3.758,7	4.623,2²⁾	4.368,0	4.028,7	3.841,4	3.511,7	3.286,0	3.098,8	2.948,2	2.859,9
Finanzschulden	6.936,5	4.746,8	4.100,3	3.955,6	3.236,9	3.273,8	3.874,3	3.948,1	4.401,0	4.034,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	42,6	41,4	45,5	42,4	41,8	42,5	47,1	50,8	64,4	64,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.147,7	1.279,4	1.016,7	1.090,1	408,0	447,7	497,5	491,7	1.006,4	1.001,0
Latente Steuerverpflichtungen	39,7	212,7	228,3	203,8	173,6	172,2	158,7	107,2	102,5	110,8
Pensionsverpflichtungen	46,7	40,2	31,7	34,2	33,2	30,7	33,7	26,7	27,4	22,9
Ertragsteuerrückstellungen	51,0	69,7	74,2	70,3	71,8	62,1	68,8	54,1	80,2	68,1
Sonstige Rückstellungen	196,5	158,7	160,2	147,2	147,2	201,6	228,0	223,9	211,2	201,8
Langfristige Schulden	8.460,7	6.548,9	5.656,9	5.543,6	4.112,5	4.230,6	4.908,1	4.902,5	5.893,1	5.503,5
Finanzschulden	810,7	556,5	608,3	575,4	366,5	543,6	318,1	290,6	196,6	219,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	294,6	297,3	286,5	185,9	146,7	143,1	134,5	159,6	214,4	228,9
Sonstige Verbindlichkeiten	330,4	347,0	275,6	249,7	145,7	129,4	123,7	123,0	163,2	187,4
Ertragsteuerrückstellungen	43,1	59,7	43,9	33,1	42,9	56,0	14,7	7,7	5,3	2,4
Sonstige Rückstellungen	383,0	194,7	201,1	216,0	217,1	232,9	223,8	234,6	219,8	222,4
Kurzfristige Schulden	1.861,8	1.455,2	1.415,4	1.260,1	918,9	1.105,0	814,8	815,5	799,3	861,0
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	0,0	0,0	8,8	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0
Bilanzsumme	14.081,2	12.627,3	11.440,3	10.832,4	8.872,8	8.847,3	9.008,9	8.816,8	9.640,6	9.224,4
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Langfristige Vermögenswerte	+1,4	+14,6	+3,3	+27,0	-2,9	-1,9	+5,1	0,0	+4,8	+14,6
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	-18,6	+11,2	+7,1	+3,5	+8,7	+7,0	+5,4	+5,0	+3,0	0,0
Anteil an der Bilanzsumme (%)										
Langfristige Vermögenswerte	83,4	91,7	88,3	90,3	86,8	89,6	89,7	87,2	84,4	84,2
Eigenkapitalquote	25,7	35,2 ³⁾	34,9	34,4	40,6	37,4	34,4	33,3	29,0	29,4

Glossar

Adjustiertes EBIT

EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

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 die Personalaufwendungen aus dem Programm „Zukunft FRA - Relaunch 50“ bei der Fraport AG sowie die Aufwendungen aus personalwirtschaftlichen Maßnahmen der übrigen Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt.

EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital ¹⁾/Bilanzsumme

Eigenkapitalrendite

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital ¹⁾

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.

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

¹⁾ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

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 + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

Krankenquote

Krankentage/Solltage × 100 ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke)

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

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

ROCE

Abkürzung für Return on Capital Employed = adjustiertes EBIT/Capital Employed

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 2021

Dienstag, 11. Mai 2021

Quartalsmitteilung Q1 2021, Online-Veröffentlichung
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 01. Juni 2021

Virtuelle Hauptversammlung 2021
Frankfurt am Main

Dienstag, 03. August 2021

Halbjahresbericht Q2/6M 2021, Online-Veröffentlichung,
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 09. November 2021

Quartalsmitteilung Q3/9M 2021, Online-Veröffentlichung,
Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten
und Investoren

Verkehrskalender 2021

(Online-Veröffentlichung)

Donnerstag, 15. April 2021

März 2021/3M 2021

Freitag, 14. Mai 2021

April 2021

Montag, 14. Juni 2021

Mai 2021

Dienstag, 13. Juli 2021

Juni 2021/6M 2021

Donnerstag, 12. August 2021

Juli 2021

Montag, 13. September 2021

August 2021

Mittwoch, 13. Oktober 2021

September 2021/9M 2021

Donnerstag, 11. November 2021

Oktober 2021

Montag, 13. Dezember

2021 November 2021

Montag, 17. Januar 2022

Dezember 2021

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 Blümmler, Frankfurt
Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin

26. Februar 2021/16. März 2021

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts
wird vorwiegend die männliche Sprachform verwendet.
Diese schließt die weibliche Sprachform ein.

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