

## Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

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



## WACHSTUM & NACHHALTIGKEIT

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

## Grundlagen des Konzerns

### Geschäftsmodell

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt gemessen an der Anzahl der beförderten Passagiere und umgeschlagener Fracht-Tonnage zu den weltweit führenden Unternehmen im Airport Business. Hauptstandort des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der bedeutendsten Passagier- und Frachtflughäfen weltweit, für den die Muttergesellschaft des Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), über eine zeitlich unbefristete Betriebsgenehmigung verfügt.

Außerhalb des Standorts Frankfurt ist der Konzern vor allem auf Basis von Konzessionsvereinbarungen an internationalen Verkehrsflughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Zu den wesentlichen Standorten zählen unter anderem 14 Flughäfen in Griechenland, der Flughafen Lima in Peru, mit Porto Alegre und Fortaleza zwei Flughäfen in Brasilien, sowie der Flughafen Antalya in der Türkei (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“).

Als Flughafenbetreiber erbringt Fraport eine Vielzahl operativer und administrativer Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs. Im Rahmen der Konzessionsverträge variiert der Umfang der angebotenen Leistungen von vertraglich verpflichtenden Bau- und Ausbautätigkeiten über Administration und Steuerung von Flughafenprozessen bis hin zum Management von Retail-Flächen. Die Konzessionsmodelle unterscheiden sich zudem nach Laufzeit und Ausgestaltung der zu entrichtenden Konzessionsgebühren. Zum Aufgabenspektrum des Fraport-Konzerns zählen auch Planungs- und Beratungsleistungen sowie IT-Services und das Facility Management. Fraport legt großen Wert darauf, bei allen Unternehmensleistungen den Kunden in den Fokus zu stellen. Dieser Anspruch gilt sowohl am Heimatstandort Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Standorten. Fraport versteht sich als lernende Organisation, die ihr Know-how gezielt weltweit gewinnbringend einsetzt.

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

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

Mit seinem Geschäftsmodell schafft Fraport Werte, indem der Konzern an der internationalen Nachfrage nach Flugreisen und Güterströmen partizipiert. Dabei verfolgt Fraport eine klare Wachstumsstrategie, die auch ökologische sowie soziale Aspekte im Blick behält (siehe auch Kapitel „Strategie“). Neben dem breit aufgestellten Portfolio an Flughafen-Beteiligungen, das sich sowohl auf die Geschäftsreisennachfrage als auch auf touristische Angebote fokussiert, bilden die Beschäftigten die Basis des unternehmerischen Erfolgs. Gemeinsam mit seinen Partnern entwickelt Fraport die Konzern-Standorte konsequent weiter und erreicht eine breite Umsatz- und Ergebnisbasis.

## Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell von Fraport zählen neben wirtschaftlichen, (gesellschafts-) politischen und regulatorischen Faktoren auch Störereignisse wie klimatische Extremereignisse, Naturkatastrophen oder Pandemien. Die Einflussfaktoren können sich sowohl auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage als auch auf das Angebot von Flugbewegungen und Passagierkapazitäten an den Konzern-Flughäfen positiv, aber auch negativ auswirken. Zugleich können sie das Kaufverhalten der Passagiere und damit die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns insgesamt beeinflussen (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“).

**Wirtschaftswachstum** und **Globalisierung** begünstigen generell die Nachfrage nach Flugreisen und Frachttransporten. Dabei führen wirtschaftliche Prosperität und eine global wachsende Mittelschicht tendenziell zu einer höheren Zahl an Flugreisen. Hohe **Inflationsraten** mindern potenziell das verfügbare Einkommen und können sich negativ auf die Geschäftsentwicklung auswirken. **Währungskurse** haben unter anderem Einfluss auf die Attraktivität von Tourismuszielen, die Reise- und Frachtströme, das Buchungsverhalten der Passagiere sowie deren Kaufverhalten im Retail-Bereich. Zudem spielen Devisenkurse eine wichtige Rolle für den finanziellen Beitrag einiger ausländischer Konzern-Gesellschaften, deren funktionale Währungen in die Konzern-Währung Euro umgerechnet werden.

Auch **Preisschwankungen auf Rohstoffmärkten**, insbesondere für Rohöl und damit Kerosin, haben Einfluss auf den Luftverkehr und können sich sowohl positiv als auch negativ auf die Luftverkehrsnachfrage auswirken.

Die **Politik** beeinflusst den Luftverkehr auf nationaler und internationaler Ebene. So können sich Betriebseinschränkungen wie zum Beispiel Nachtflugverbote und Lärmschutzmaßnahmen, aber auch Reiserestriktionen sowie Steuern negativ auf das Airline-Angebot auswirken. Dies kann auch das Passagier- und Cargo-Aufkommen an den betroffenen Standorten beeinflussen und die Entwicklung anderer Flughäfen begünstigen. Speziell die **Umweltpolitik** kann den Luftverkehr beeinflussen. Ein weiterer politischer Einflussfaktor ist die mögliche **Liberalisierung von Luftverkehrsrechten**. Dadurch können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen oder bereits bestehende Märkte vergrößern. Im Gegenzug sorgen Sanktionen oder eng gesteckte Luftverkehrsabkommen für die Abschottung von Märkten.

**Geopolitische Krisen** führen zu einer zunehmenden weltweiten politischen und wirtschaftlichen Instabilität. Sie können die Luftverkehrsentwicklung auf vielfältige Weise beeinflussen.

Fraport beobachtet diverse Frühindikatoren, um Trends bei den Reise- oder Frachtströmen rechtzeitig zu erkennen und gegebenenfalls entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen abzuleiten.

## Struktur

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Mit Wirkung zum 1. Januar 2024 hat Fraport den Zentralbereich „Personalserviceleistungen“ und die bisherige Stabstelle „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ in eine neue Organisation überführt, die sich seither aus den beiden Zentralbereichen „HR Operations“ und „HR People & Culture“ zusammensetzt. Mit Wirkung zum 1. März 2024 wurde der Zentralbereich „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ in „Procurement, Claim and Mobility“ umbenannt.

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

Darüber hinaus haben sich im Geschäftsjahr 2024 keine wesentlichen Ereignisse, die rechtliche und organisatorische Konzern-Struktur betreffend ergeben.

### Rechtliche Konzern-Struktur

Die Fraport AG hält als Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main. Zum 31. Dezember 2024 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 53 Gesellschaften im engeren Sinn und 75 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 56 beziehungsweise 78 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 57 dargestellt.

### Organisatorische Konzern-Struktur

Als Leitungsorgan trägt der Vorstand die strategische und operative Verantwortung des Unternehmens. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses setzte sich der Vorstand aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorständin Retail & Real Estate), Julia Kranenberg (Vorständin Ground Handling und Arbeitsdirektorin), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur) und Prof. Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

Zur Steuerung des Konzerns hat der Vorstand die Geschäftstätigkeit in vier Segmente unterteilt: „Aviation“, „Retail & Real Estate“ und „Ground Handling“, die im Wesentlichen am Standort Frankfurt aktiv sind, sowie „International Activities & Services“, das vor allem die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt beinhaltet. Die Segmente umfassen die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche der Fraport AG und beinhalten die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften. Die Zentralbereiche der Fraport AG in Frankfurt verantworten unter anderem konzernweite administrative Leistungen.



Das **Segment Aviation** bildet den Betrieb der land- und luftseitigen Infrastruktur im Wesentlichen am Standort Frankfurt ab. Es umfasst somit sowohl den in Deutschland gesetzlich regulierten Bereich der Flughafenentgelte als auch relevante Sicherheitsdienstleistungen. Die regulierten Flughafenentgelte setzen sich aus Passagier-, Lande- und Startentgelten, Sicherheitsentgelten sowie Abstellentgelten zusammen. Das Segment Aviation trägt die Verantwortung für die Gewährleistung der sicheren, effizienten und kundengerechten Prozesse auf den Flugbetriebsflächen und in den Terminals sowie für die Durchführung von Flughafen- und Luftsicherheitsaufgaben unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.



Das **Segment Retail & Real Estate** verantwortet insbesondere die kommerzielle Entwicklung des Standorts Frankfurt, darunter der Retailaktivitäten sowie der Immobilien und Grundstücke. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Bewirtschaftung von Gebäuden und Anlagen über die Verwaltung und Entwicklung der Parkierungs- und Einzelhandelsflächen bis zur Vermietung von Werbeflächen. Neben dem stationären Geschäft am Flughafen Frankfurt liegt der Fokus unter anderem auf der stärkeren Nutzung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle.



Das **Segment Ground Handling** umfasst sowohl die Lade-, Gepäck- und Passagierservices als auch Post- und Gepäcktransporte sowie die Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt. Das Segment verantwortet im Wesentlichen die Qualität der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt, die von Transferprozessen geprägt ist. Auch die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, insbesondere der Gepäckförderanlage, ist diesem Segment zugeordnet.



Das **Segment International Activities & Services** umfasst insbesondere die Akquisition, den Betrieb, die Entwicklung sowie den Ausbau von Flughäfen im Ausland. Zusätzlich werden Beratungsleistungen, unter anderem im Bereich des „Operational Readiness and Airport Transfer“ (ORAT), angeboten. Zudem umfasst das Segment Servicebereiche der Fraport AG, die zentrale Dienstleistungen für den Fraport-Konzern erbringen.

Zum 31. Dezember 2024 stellte sich die Organisationsstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

### Fraport-Konzernstruktur

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

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

## Wesentliche Standorte

### Wesentliche Flughäfen des Fraport-Konzerns

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

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

<sup>2)</sup> Die Konzern-Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B sowie Fraport Regional Airports of Greece Management Company werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst.

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

<sup>4)</sup> Ab 2027, Dividendenanteil: 50 %, Kapitalanteil: 49 %.

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA Einzelhandelsflächen an verschiedenen Flughäfen in den USA.

### Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt befindet sich national und international im Wettbewerb mit anderen Flughäfen. Regional betrachtet besteht Konkurrenz um Passagiere und Luftfracht mit Flughäfen im originären Einzugsgebiet. Global konkurriert der Flughafen Frankfurt aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen um nationale und internationale Umsteigepassagiere sowie Umladefracht. Die Lufthansa Group bleibt im Geschäftsjahr 2024 mit einem Anteil von 67 % am gesamten Sitzplatzangebot der wichtigste Kunde am Standort Frankfurt. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Istanbul und München, die insbesondere durch das weltweite Streckennetz ihrer ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France-KLM, Turkish Airlines und Lufthansa Group geprägt sind. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus Nahost steht der Standort Frankfurt mit diesen ebenfalls im interkontinentalen Wettbewerb.

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme bei. Das Terminal 3 („Ausbau Süd“) soll die langfristig notwendigen landseitigen Kapazitäten sichern, um den Standort zukunftsorientiert erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Im Inneren des Terminals laufen zahlreiche technische Installationen. Die Flugsteige G und H des Terminal 3 sind bis auf die erst für die Betriebsaufnahme notwendigen Installationen fertiggestellt. Das Parkhaus kann bereits mit einer Auslastung von mehr als 2.000 Parkplätzen genutzt werden. Das Terminalhauptgebäude und der Flugsteig J sind in der finalen Fertigstellung. Die Eröffnung des neuen Terminals ist nach den Osterferien 2026 geplant.

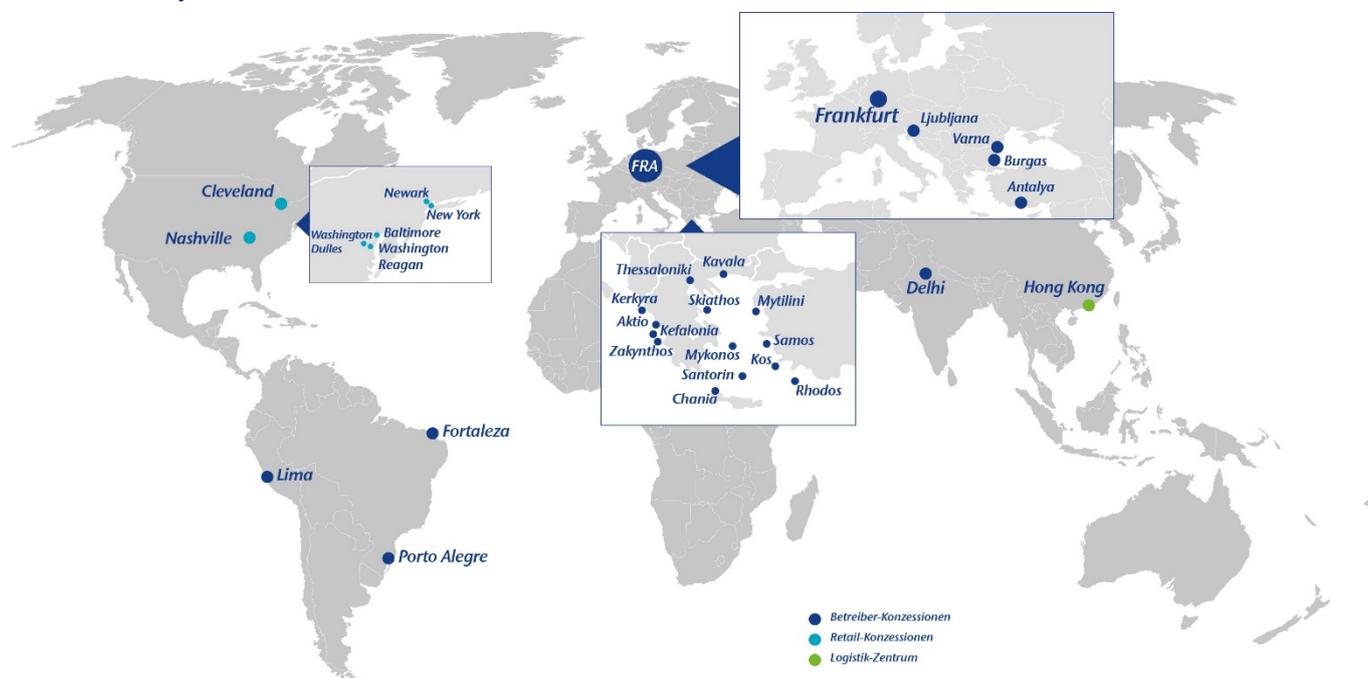
Die während der Corona-Krise veränderte Rangfolge der Top 10 der Flughäfen in Europa gleicht sich wieder der Vorkrisenstruktur an (Rangfolge nach ACI Europe; Stand: Februar 2025). Der Flughafen Frankfurt stand im Berichtsjahr mit 61,6 Mio Passagieren an Platz 6 der nach Passagieren führenden Flughäfen.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

## Wettbewerbsposition in Europa

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

<sup>1)</sup> Rangfolge nach ACI Europe (Februar 2025).

## Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt



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

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

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

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

Der Flughafen Jorge Chávez in **Lima** ist Perus bedeutendster Flughafen und zählt zu den größten Flughäfen Südamerikas. Der Standort profitiert von seiner geografischen Lage, die den Flughafen zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Verkehre zwischen Süd- und Nordamerika macht. Die LATAM Airlines Group hat den größten Anteil der Flugbewegungen und Passagiere am Flughafen Lima. Die größten Low-Cost-Fluggesellschaften am Standort, SKY Airline und Jetsmart, verfolgen weiter eine Wachstumsstrategie und tragen zu Verkehrswachstum bei. Das Ausbauprogramm am Flughafen umfasst den Bau eines neuen Passagierterminals sowie die bereits fertiggestellte zweite Start- und Landebahn inklusive der Vorfelder und Rollwege mit weiterer peripherer Infrastruktur. Dadurch sollen auch zukünftig ausreichende Kapazitäten für weiteres Wachstum im südamerikanischen Luftverkehrsmarkt bereitstehen. Die Inbetriebnahme des neuen Passagierterminals ist für Ende März 2025 vorgesehen.

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

**Fraport Greece** betreibt 14 griechische Regionalflughäfen. Dies sind die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos und Samos. Die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination und das damit verbundene Potenzial für einen weiteren Nachfrageanstieg soll in den kommenden Jahren ausgebaut werden. Der positive Trend der Verkehrszahlen der Vorjahre setzte sich auch in 2024 fort.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** sind nach Sofia der zweit- beziehungsweise drittgrößte Passagierflughafen Bulgariens. Neben Charterverkehren versprechen Low-Cost-Verkehre weiteres Wachstumspotenzial. In Varna stellte Wizz Air den mit Abstand größten Passagieranteil von rund 27 %. 2024 stationierte die Airline zeitweise zwei Flugzeuge in Varna, reduzierte dies jedoch im Jahresverlauf auf ein Flugzeug. Am Flughafen in Burgas lagen hingegen Ryanair sowie Smartwings gleichauf, mit jeweils 13 % Anteil. Die Terminals an beiden Standorten bieten durch modulare Erweiterungsmaßnahmen ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Nach den Flughäfen Istanbul und Istanbul-Sabiha Gökçen ist **Antalya** der drittgrößte Passagierflughafen der Türkei und einer der bedeutendsten touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Die für die weitere Entwicklung des Verkehrs bedeutsame Nachfrage nach Urlaubsreisen ist kontinuierlich hoch. Sie wird primär von den politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in den Herkunftsländern der wesentlichen Passagiergruppen sowie auch der Türkei bestimmt. Ende 2021 erhielt ein Konsortium aus Fraport und seinem türkischen Konsortialpartner TAV den Zuschlag für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya. Die operative Betriebszeit der neuen Konzession beginnt Anfang 2027 nach Ablauf der aktuellen Konzession und hat eine Laufzeit bis Ende 2051. Im Rahmen der neuen Konzession werden seit dem ersten Quartal 2022 die notwendigen Ausbaumaßnahmen an den Terminals und weiteren Flächen am Flughafen durchgeführt. Die Inbetriebnahme der wesentlichen Infrastrukturerweiterungen wird zu Beginn des zweiten Quartals 2025 erwartet. Durch die Kapazitätserweiterung soll langfristig die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Antalya im Segment der touristischen Airports in der Mittelmeerregion sichergestellt werden.

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

## Strategie

### Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert positiv

Trotz geopolitischer Krisen und regulatorischer Herausforderungen erwartet der Vorstand langfristig ein stabiles Wachstum des globalen Luftverkehrsmarktes. Ein weiterhin weltweit angenommenes Wirtschaftswachstum sowie ein stabiler Welthandel werden die Entwicklung positiv beeinflussen. Die wachsende Weltbevölkerung in Verbindung mit einer Ausweitung der stärker konsumierenden Mittelschicht treiben vor allem die touristische Nachfrage. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet. Fraport richtet seine Strategie auf die prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes und dessen Trends aus.

#### Langfristige Marktentwicklung



### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

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

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

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

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

### Strategische Prioritäten

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



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



#### Wachstum und Nachhaltigkeit

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

Abgeleitet daraus soll das Verkehrsvolumen am Standort Frankfurt dem allgemeinen Markttrend folgen sowie ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum in den Segmenten erreicht werden. Auch das internationale Geschäft soll weiter wachsen und positiv zum Konzern-EBITDA und -Ergebnis beitragen.

Am Standort Frankfurt sichert der Bau von Terminal 3 die langfristig für ein Wachstum erforderliche Infrastruktur. Der Baufortschritt läuft plangemäß, die Eröffnung des neuen Terminals ist nach den Osterferien 2026 geplant. Die hierdurch entstehende Kapazität

von zusätzlich rund 20 Mio Passagieren wird es ermöglichen, ältere Terminalinfrastruktur sukzessive zu modernisieren. Insbesondere soll das Terminal 2 vorübergehend geschlossen und modernisiert werden.

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

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

Darüber hinaus sieht sich Fraport in der Verantwortung, ökologischen Anforderungen gerecht zu werden. Im Bereich des Klimaschutzes verfolgt Fraport das Ziel, bis zum Jahr 2030 die konzernweiten Treibhausgasemissionen auf höchstens 95.000 Tonnen zu senken. Bis 2045 strebt Fraport das Ziel „Net Zero“ an. Als Grundsatzpapier für die Dekarbonisierung gilt der „Masterplan Dekarbonisierung“ für den Fraport-Konzern. Er leitet aus den wissenschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie den technischen Möglichkeiten ein Gesamtkonzept zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen ab und liefert eine umfassende Betrachtung und Strukturierung der Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Zentrale Bausteine sind unter anderem Maßnahmenpakete zur Steigerung der Energieeffizienz, die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantriebe und der Bezug von Energie aus erneuerbaren Quellen.

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



### Effizienz und Innovation

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

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

Neben den Passagieren sind für Fraport die Geschäftspartner, wie Fluggesellschaften, Einzelhändler und Logistiker, von zentraler Bedeutung. Fraport zielt darauf ab, seinen Partnern konzernweit gute Geschäftsgrundlagen zu bieten. Prozesse und Schnittstellen werden technologisch unterstützt und kontinuierlich verbessert. Das vereinfacht und beschleunigt Abläufe. So soll am Standort Frankfurt die Prozessstabilität und Qualität weiter erhöht werden, um die Kundenzufriedenheit kontinuierlich zu verbessern.

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

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

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



### Top Arbeitgeber

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

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

Fraport respektiert und fördert die persönliche Vielfalt und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. In der Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ sind Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Einen besonderen Schwerpunkt legt Fraport auf Entwicklungsmaßnahmen, die der Erhöhung des Anteils von Frauen in Führungspositionen dienen. Zur Steuerung der Priorität „Top Arbeitgeber“ wird ein Fokus auf die Kennzahl „Zufriedenheit der Beschäftigten“ gelegt.

## Forschung und Entwicklung

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

## Rechtliche Angaben

Als börsennotierte Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland unterliegt die Fraport AG einer Vielzahl gesetzlich vorgeschriebener Angabepflichten. Wichtige Berichtspflichten, die sich daraus für den vorliegenden zusammengefassten Lagebericht ergeben, sind im Folgenden aufgeführt.

### Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2024 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiegattungen. Nähere Informationen betreffend eigene Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 27 zu entnehmen.

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

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgt nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Nach § 179 Absatz 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Absatz 3 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Absatz 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (wie bei Änderung der Satzung des Unternehmens, § 179 Absatz 2 Satz 1 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 458.843.520,00 € durch Ausgabe von bis zu 45.884.352 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmenden Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten (sogenanntes mittelbares Bezugsrecht). Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe an am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend festlegen, dass die neuen Aktien vom Beginn eines bereits abgelaufenen Geschäftsjahres, für das zum Zeitpunkt ihrer Ausgabe noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist, am Gewinn teilnehmen. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre einmalig oder mehrmals auszuschließen, soweit dies zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung, den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienaussgabe festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 4 der Satzung entsprechend der jeweiligen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals II sowie nach Ablauf der Ermächtigungsfrist anzupassen.

Das Grundkapital ist um bis zu 120.209.310,00 € durch Ausgabe von bis zu 12.020.931 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination sämtlicher dieser Instrumente, die gemäß der von der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 unter Tagesordnungspunkt 7 lit. a) beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden und ein Wandlungs- beziehungsweise Optionsrecht auf neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft gewähren beziehungsweise eine Wandlungs- oder Optionspflicht oder ein Andienungsrecht bestimmen, soweit die Ausgabe gegen Bareinlagen erfolgt. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt jeweils zu dem gemäß vorbezeichnetem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungs- beziehungsweise Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten Gebrauch gemacht beziehungsweise der Wandlungs-/Optionspflicht genügt wird oder Andienungen von Aktien erfolgen und nicht andere

Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten entstehen (Entstehungs-Geschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von bedingten Kapitalerhöhungen festzusetzen.

Im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Berichtszeitraum 33.986 Aktien der Fraport AG an die Mitarbeiter ausgegeben, die mit einer Veräußerungssperre von einem Jahr belegt sind. Zudem ist jedes Vorstandsmitglied verpflichtet, innerhalb einer Aufbauphase von fünf Jahren und jährlich ratierlich Aktien der Fraport AG in Höhe von mindestens einer Jahresbruttogrundvergütung zu erwerben und während der Zugehörigkeit zum Vorstand dauerhaft zu halten.

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

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, zuletzt geändert am 17. April 2024, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2024 52,23 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,92 %. Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ist eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, so dass der Stimmrechtsanteil der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH der Stadt Frankfurt am Main zuzurechnen ist.

### **Abhängigkeitsbericht**

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,31 % (im Vorjahr: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,92 % (im Vorjahr: 20,92 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzungen vom 2. Dezember 2014 und vom 17. April 2024, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

### **Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung**

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

### **Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)**

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

## Hauptversammlung

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 28. Mai 2024 erhielt die Fraport AG von ihren Aktionärinnen und Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren bei der Beschlussfassung 77.674.459 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (84 % aller Stückaktien beziehungsweise des Grundkapitals), davon 76.227.023 (82,44 % aller Stückaktien beziehungsweise des Grundkapitals) in Präsenz und 1.447.436 Stückaktien im Wege der Briefwahl. Die nächste ordentliche Hauptversammlung wird am 27. Mai 2025 stattfinden.

## Steuerungssystem

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

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2024 haben sich folgende Änderungen am Steuerungssystem des Konzerns ergeben. Konsistent zu der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 wurde die Anzahl der bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren im Vergleich zum Vorjahr um Konzern-Liquidität und Nettofinanzschulden im Verhältnis zum EBITDA verringert. Diese Kennzahlen werden weiterhin als bedeutsame finanzielle Kennzahlen aufgeführt und sollen die finanzielle Stabilität des Unternehmens darstellen. Darüber hinaus haben sich keine Änderungen an den finanziellen Kennzahlen auf Ebene des Fraport-Konzerns und der Fraport AG ergeben.

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

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

## Finanzielle Leistungsindikatoren

### Übersicht bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren

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

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie wider. Die Steuerung, abgeleitet aus der Konzern-Strategie, erfolgt vorrangig auf Konzern-Ebene; segmentspezifische Kennzahlen werden dazu unterstützend verwendet.

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport die Kennzahlen **EBITDA**, **Konzern-Ergebnis**, **Free Cash Flow** und den **Return on Fraport Assets (ROFRA)**. Das EBITDA und der ROFRA sind zudem direkte Bestandteile der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselemente.

Das **EBITDA** stellt die operative Leistungskraft des Unternehmens dar. Es wird als operativer Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen definiert. Das **Konzern-Ergebnis** ist die Nachsteuer-Gewinngröße des Konzerns. Der **Free Cash Flow** ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich der Effekte aus der Anwendung von IFRS 16, Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte, Investitionen in Sachanlagen, Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ sowie Investitionen in at-Equity bewertete Unternehmen und zuzüglich „Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen“. Der Free Cash Flow gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern und/oder Aktionären als Dividende ausgeschüttet zu werden. Durch die fortlaufenden Ausbauinvestitionstätigkeiten in Frankfurt und international ist der Free Cash Flow weiter außerordentlich belastet und temporär negativ. Mit Abschluss der wesentlichen Baumaßnahmen in Frankfurt (Terminal 3) und dem Terminal-Neubau in Lima soll eine deutliche Steigerung des Free Cash Flows in den positiven Bereich erreicht werden.

Der **ROFRA** berechnet sich über das um die Vorsteuerergebnisse der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften erweiterte EBIT dividiert durch die Fraport-Assets. Die Fraport-Assets bezeichnen das durchschnittlich im Konzern beziehungsweise in den Segmenten gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Kapital inklusive der Buchwerte der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften. Zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten (der Wertschaffung durch Abschreibung des Vermögens) setzt der Vorstand planmäßig abzuschreibende Aktiva innerhalb der Fraport-Assets mit der Hälfte der historischen Anschaffungs-/Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anteile an at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und sonstige nicht in Abschreibung befindliche Vermögenswerte – hier insbesondere die Anlagen im Bau – werden zu vollen Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Die weiteren Sachanlagen beinhalten auch die im Rahmen von IFRS 16 zu berücksichtigenden Nutzungsrechte aus Leasingverträgen. Sie werden zu den hälftigen Anschaffungs-/Herstellungskosten in die Berechnung einbezogen.



Auf der Ebene der Fraport AG ist der **Jahresüberschuss** als Kennzahl maßgeblich für die Ermittlung des Ausschüttungspotenzials. Ebenso steuerungsrelevant ist die **Liquidität** der Fraport AG. Vor dem Hintergrund des kapitalintensiven Ausbaus am Standort Frankfurt und des internationalen Geschäfts sowie der temporär hohen Netto-Finanzschulden, strebt der Vorstand eine Mindestliquidität an, die deutlich über 1 Mrd € liegt.

## Bedeutsame finanzielle Kennzahlen

Als weitere finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport Kennzahlen der Konzern-Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sowie Kennzahlen, die die Ertragslage in Verbindung zur Vermögens- und Finanzlage setzen (wertorientierte Steuerung). Diese werden im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie gesteuert und unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen vom Vorstand bewertet. In diesem Kontext kann es durch strategische Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des internationalen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen.

### Übersicht bedeutsamer finanzieller Kennzahlen

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

### Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

Das Ergebnis der strategisch ergriffenen Maßnahmen und der operativen Geschäftstätigkeit von Fraport bildet sich neben der Ertragslage auch in der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns ab. Für Fraport ist dabei insbesondere die Entwicklung der Kennzahlen Netto-Finanzschulden zu EBITDA und Konzern-Liquidität von wesentlicher Bedeutung.

Die **Konzern-Liquidität** beinhaltet den Zahlungsmittelbestand der Bilanz zuzüglich kurzfristig liquidierbarer Posten der „Anderen Finanzanlagen“. Die Kennzahl gibt Aufschluss über die finanzielle Stabilität des Fraport-Konzerns auch über einen längeren Zeitraum hinweg. Der Vorstand strebt langfristig eine Liquidität von mindestens 1 Mrd € an. Vor dem Hintergrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Volatilitäten, der pandemiebedingt hohen Verschuldung und der anhaltenden Ausbauaktivitäten wird eine temporär deutlich höhere Liquidität vorgehalten.

Die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** gibt Auskunft über die finanzielle Stabilität des Unternehmens und darüber, wie viele Jahre benötigt werden, um die Netto-Finanzschulden über das EBITDA zu bedienen. Die Netto-Finanzschulden setzen sich aus den lang- und kurzfristigen Finanzschulden abzüglich der Konzern-Liquidität zusammen. Der Vorstand hat ein Verhältnis von maximal 5 für diese Kennzahl beschlossen und hält daran fest, diesen Zielwert nach Abschluss der Ausbauaktivitäten mittelfristig wieder zu erreichen.

### Verbindungen der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage (wertorientierte Steuerung)

Zur nachhaltigen Steigerung des Konzernwerts zieht der Vorstand gezielt Parallelen zwischen der Entwicklung der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage. In diesem Zusammenhang plant und steuert der Vorstand die Konzern-Entwicklung nach wertorientierten Managementprinzipien.

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



Ziel ist es, langfristig für das regulierte Segment Aviation einen Wertbeitrag von null und für die weiteren Segmente deutlich positive Wertbeiträge zu generieren.

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital Asset Pricing Models und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafenentgelte. Aufgrund des sich

ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur überprüft Fraport den WACC regelmäßig und passt ihn bei Bedarf an. Der WACC wird auch für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Der WACC erhöhte sich im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr auf 8,0 % vor Steuern (2023: 7,6 %).

Der regulatorische WACC setzt sich wie folgt zusammen:

## Berechnung des WACC

Eigenkapitalkosten	Fremdkapitalkosten
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 16,2 %	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 2,3 %
Eigenkapitalquote 43 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 57 % (verzinslich 44 % / unverzinslich 13 %)
<b>WACC vor Steuern 8,0 %</b>	

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

## Strategische nichtfinanzielle Kennzahlen

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

### Übersicht strategischer nichtfinanzieller Kennzahlen

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

<sup>1)</sup> Passagieranzahl ohne Passagiere am Flughafen Antalya

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

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen, Prozessen und dem Service an den Fraport-Flughäfen. Sie wird im Rahmen von Dauerfluggastbefragungen an den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen erhoben. Die Kennzahl Konzern-Globalzufriedenheit ergibt sich aus dem gewichteten Durchschnitt der Globalzufriedenheit in Frankfurt und an den vollkonsolidierten internationalen Flughäfen. Im Rahmen der Konzern-Strategie Fraport.2030 wurde der Zielwert von 85 % festgelegt.

Die **Zufriedenheit der Beschäftigten** ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Beschäftigten. Fraport ist davon überzeugt, dass zufriedene Beschäftigte eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Ab dem Jahr 2024 wird die Kennzahl jährlich anhand einer umfangreichen Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der vollkonsoli-

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

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

## Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die Erzielung einer angemessenen **Rentabilität** und die Sicherung der **Flexibilität**. Dabei hat die Sicherung der Liquidität oberste Priorität. Sie wird grundsätzlich, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung – über den operativen Cash Flow – als auch durch die Außenfinanzierung mittels Fremdkapital – sichergestellt. Im Zusammenhang mit der Strukturierung von Finanzierungen für die Fraport AG, aber auch im internationalen Geschäft, werden einfache und transparente Finanzierungskonzepte angestrebt. Dem Auftreten von finanziellen Risiken, hervorgerufen unter anderem durch Fremdwährungen, wird in erster Linie so weit wie möglich mit währungskongruenten Finanzierungen (natural hedge) begegnet. Im Folgenden wird dargestellt, wie das Finanzmanagement in der Fraport AG umgesetzt wird.

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

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

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

## Wirtschaftsbericht

### Hinweis zur Berichterstattung

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

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

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2024) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315e Absatz 1 HGB.

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

Der Vorstand hat den zusammengefassten Lagebericht sowie den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2024 in seiner Sitzung am 11. März 2025 aufgestellt, den aufgestellten Abschluss dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 14. März 2025 zur Prüfung und Billigung vorgelegt sowie zur Veröffentlichung am 18. März 2025 freigegeben.

### Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten die Konzern-Flughäfen mehrheitlich einen Anstieg des Passagieraufkommens im Vergleich zum Vorjahr. Dementsprechend lag der Konzern-Umsatz bei 4.427,0 Mio € und somit um 426,5 Mio € über dem Vorjahreswert (+10,7 %). Bereinigt um die Auftragsertelöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 407,0 Mio € auf 3.892,1 Mio € (+11,7 %).

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

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

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

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

## Wirtschaftliches Umfeld

### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

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

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

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

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

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

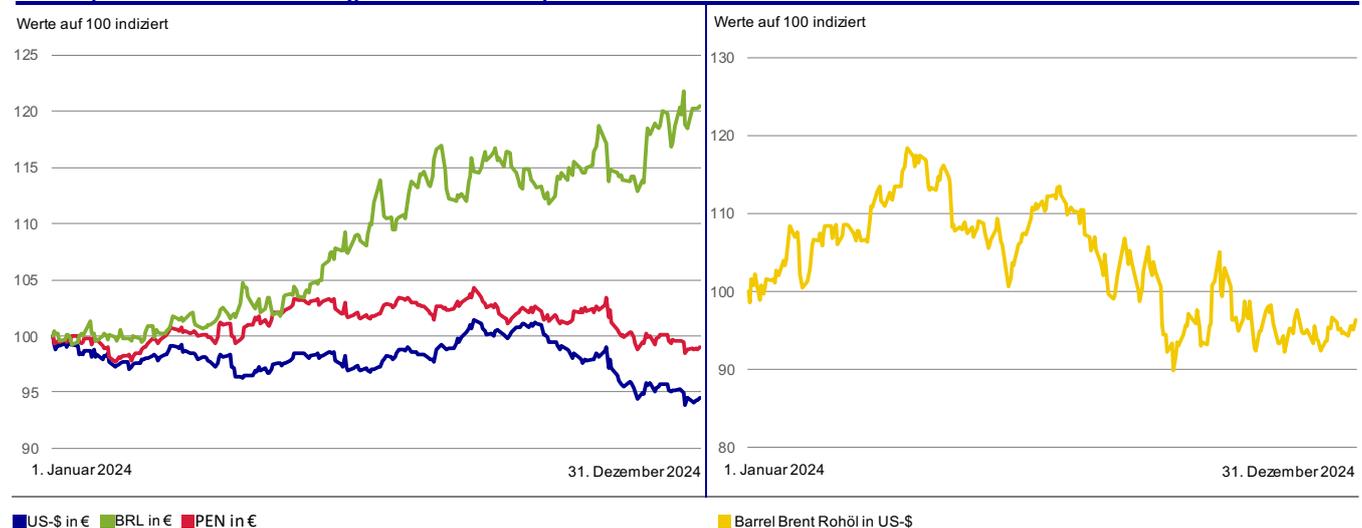
### Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel<sup>1)</sup>

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

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

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

#### Für Fraport bedeutende Währungskurse und Rohölpreis 2024



Quelle: Bloomberg

#### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

#### Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

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

#### Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen 2024

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

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

## Geschäftsverlauf

### Entwicklung am Standort Frankfurt

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

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

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

### Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

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

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

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

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

Mit rund 36,0 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** an den 14 Flughäfen im Berichtszeitraum 2024 einen Anstieg von rund 6,4 % gegenüber dem Vorjahreswert von rund 33,9 Mio Passagieren und damit einen neuen Rekordwert. Vor allem in einigen Monaten der Vor- und Nachsaison lagen die Passagierzahlen teilweise deutlich über den jeweiligen Vorjahreswerten. Auch in der wichtigen touristischen Hauptsaison wurden die Vorjahreswerte übertroffen. Insgesamt lag der Inlandsverkehr um 6,1 % über dem Vorjahresniveau, während der internationale Verkehr mit 6,5 % wuchs. Die größte Zahl ausländischer Passagiere kam aus Großbritannien (rund 20 %), gefolgt von Deutschland (rund 14 %) und Italien (rund 6 %).

An den von Fraport Twin Star betriebenen bulgarischen Flughäfen in **Varna** und **Burgas** entwickelten sich die Passagierzahlen im Jahr 2024 rückläufig. Mit rund 3,4 Mio Fluggästen lag das Passagieraufkommen 8,7 % unter dem Vorjahreswert. Kapazitätsreduktionen bei Wizz Air sowie anhaltende Krisen führten zu ausbleibenden ukrainischen, belarussischen, russischen sowie israelischen Passagieren. Diese konnten nur teilweise durch eine größere Nachfrage aus europäischen Ländern kompensiert werden. Im Gesamtjahr 2024 ging sowohl das inländische (-4 %) als auch das internationale Passagieraufkommens (-10 %) im Vergleich zum Vorjahr zurück. Die meisten Passagiere kamen aus Polen (circa 16 %), Großbritannien (circa 16 %) und Deutschland (circa 15 %).

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

### Verkehrsentwicklung an den wesentlichen Konzern-Standorten

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

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

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

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

### Vergleich zur prognostizierten Passagierentwicklung

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

<sup>1)</sup> Aufgrund von Nachmeldungen können sich geringfügige Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

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

## Ertragslage Konzern

### Umsatz

Die Umsatzerlöse im Fraport-Konzern lagen im Geschäftsjahr 2024 mit 4.427,0 Mio € um 426,5 Mio € über dem Vorjahr. Bereinigt um die Auftragslöhne aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhten sich die Umsatzerlöse um 407,0 Mio € auf 3.892,1 Mio €.

Der Anstieg am Standort Frankfurt resultierte im Wesentlichen aus verkehrsmengen- und preisbedingt höheren Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (+111,1 Mio €) sowie gestiegenen Erlösen aus Infrastrukturentgelten (+41,9 Mio €) und Bodenverkehrsdienstleistungen (+26,4 Mio €).

Bei den internationalen Konzern-Flughäfen trugen insbesondere Fraport Greece (+49,9 Mio €) sowie die Konzern-Gesellschaft Lima (+46,2 Mio €) angesichts der positiven Verkehrsentwicklung zum bereinigten Umsatzwachstum bei. Darüber hinaus erhöhten sich die Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Fraport USA (+69,6 Mio €) vor allem aufgrund der operativen Übernahme des Centermanagements an den Flughäfen Dulles und Ronald Reagan in Washington D.C.

### Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 86,6 Mio € um 27,6 Mio € über dem Vorjahr.

Im Berichtszeitraum waren diese insbesondere durch die Kompensation der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie durch den griechischen Staat bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Greece (28,0 Mio €) beeinflusst.

Darüber hinaus beinhalteten die sonstigen betrieblichen Erträge der beiden brasilianischen Konzerngesellschaften positive Einmaleffekte in Höhe von 24,3 Mio € (im Vorjahr: 18,6 Mio €). Diese resultierten einerseits aus realisierten Erstattungsansprüchen für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei der Konzern-Gesellschaft in Fortaleza sowie aus erhaltenen Leistungen zur Kompensation der Schäden durch die Überflutung in Porto Alegre.

Demgegenüber enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres Effekte aus der Übergangskonsolidierung der FraSec Aviation Security GmbH (11,1 Mio €) sowie aus der Beilegung eines Rechtsstreits bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA (11,0 Mio €).

### Aufwand

Der Personalaufwand im Konzern erhöhte sich im Geschäftsjahr 2024 um 126,4 Mio € auf 1.202,4 Mio €. Die Erhöhung ist vor allem auf Tarifierhöhungen und einen höheren Personalbestand am Standort Frankfurt zurückzuführen.

Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) im Konzern lag bei 2.071,7 Mio € (+241,7 Mio €). Die Sachaufwendungen bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 betragen im Berichtsjahr 1.536,8 Mio € (+222,2 Mio €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene variable Konzessionsabgaben und umsatzabhängige Leasingzahlungen der internationalen Konzern-Gesellschaften (+125,7 Mio €) sowie höhere Aufwendungen für Fremdleistungen (+53,3 Mio €) zurückzuführen.

### EBITDA und EBIT

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

### Finanzergebnis

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf -87,8 Mio € (im Vorjahr: -148,9 Mio €).

Die Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das gestiegene sonstige Finanzergebnis (+59,4 Mio €) zurückzuführen. Dies wurde im Geschäftsjahr insbesondere durch die Bewertung der Anteile an der VVSS Limited Liability Company (VVSS) zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 45,0 Mio € positiv beeinflusst. Mit der Veräußerung der Anteile beendete Fraport sein Engagement am Flughafen Pulkovo.

Darüber hinaus konnte das Zinsergebnis um 12,2 Mio € verbessert werden. Die Zinserträge erhöhten sich im Geschäftsjahr 2024 um 43,7 Mio € auf 144,6 Mio €, primär aufgrund höherer Zinsen aus Tages- und Termingeldern. Die Zinsaufwendungen lagen im Berichtszeitraum mit 349,4 Mio € um 31,5 Mio € über dem Vorjahr (im Vorjahr: 317,9 Mio €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus höheren Finanzierungskosten bei der Fraport AG.

Das Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen sank um 10,5 Mio €, maßgeblich beeinflusst durch das Ergebnis der für den Ausbau verantwortlichen Gesellschaft in Antalya, deren operative Betriebszeit Anfang 2027 beginnt (-16,7 Mio €; im Vorjahr: 5,1 Mio €). Demgegenüber stand die positive Ergebnisentwicklung der operativen Betreiber-Gesellschaft in Antalya (+9,1 Mio €).

## EBT, Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

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

### Entwicklung der Finanzzahlen im Konzern

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

## Ertragslage Segmente



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

### Aviation

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



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

### Retail & Real Estate

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



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

## Ground Handling

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



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

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

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

## International Activities & Services

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

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

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

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

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

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

<sup>4)</sup> Kapitalanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

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

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

Die **brasilianischen** Konzern-Gesellschaften wurden maßgeblich durch die Einstellung des Flugbetriebs in Porto Alegre zwischen Mai und Oktober 2024 beeinflusst. Dies spiegelte sich in gesunkenen Umsatzerlösen in Höhe von 91,5 Mio € (-16,8 Mio €) wider. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 reduzierte sich der Umsatz auf 70,4 Mio € (-25,0 Mio €).

Die übrigen Erträge enthielten eine Versicherungsleistung für entstandene Schäden durch die Überflutung in Porto Alegre und eine Entschädigung für operative Aufwendungen sowie Kompensationen der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie für den Flughafen Fortaleza in Höhe von 24,3 Mio €.

Der Personalaufwand blieb mit 15,1 Mio € konstant auf dem Niveau des Vorjahres (15,3 Mio €). Der Materialaufwand erhöhte sich leicht um 3,7 Mio € auf 42,9 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 reduzierte sich der Materialaufwand um 4,6 Mio € auf 21,8 Mio €. Das EBITDA war mit 50,2 Mio € (-16,2 Mio €) und das EBIT mit 18,2 Mio € (-12,8 Mio €) rückläufig. Das Ergebnis lag bei -5,7 Mio € (im Vorjahr: 2,4 Mio €).

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

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

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

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

#### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

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

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich um 1.222,7 Mio € auf 16.275,8 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Sachanlagevermögens (+898,8 Mio €) im Zusammenhang mit den Investitionsmaßnahmen am Standort Frankfurt zurückzuführen. Des Weiteren erhöhten sich die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte insbesondere infolge des voranschreitenden Ausbaus bei der Konzern-Gesellschaft in Lima um 400,7 Mio €. Die anderen Finanzanlagen verringerten sich um 118,8 Mio € aufgrund von fristigkeitsbedingten Umgliederungen, denen geringere Wertpapierzugänge sowie Anlagen in Schuldscheindarlehen gegenüberstanden.

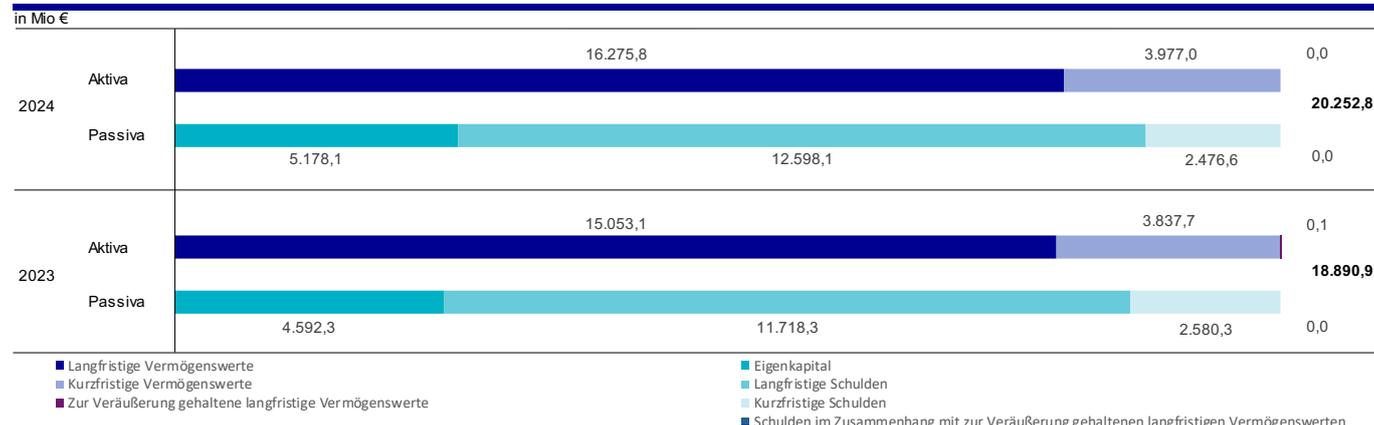
Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen mit 3.977,0 Mio € um 139,3 Mio € über dem Wert vom 31. Dezember 2023. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Zahlungsmittelstands um 235,7 Mio € sowie stichtagsbedingt höhere nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte (+60,3 Mio €) zurückzuführen.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

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

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

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

### Bilanzstruktur zum 31. Dezember



## Zugänge zum Anlagevermögen

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

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

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

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

### Zugänge je Segment

in Mio €

International Activities  
& Services

2024: 612,7  
2023: 590,1

Ground Handling

2024: 169,9  
2023: 116,1



Aviation

2024: 736,9  
2023: 553,4

Retail & Real Estate

2024: 326,3  
2023: 242,1

Die Investitionen im Segment **Aviation** in Höhe von 736,9 Mio € (im Vorjahr: 553,4 Mio €) betrafen vor allem die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt. Der wesentliche Teil betraf dabei das Terminal 3 sowie das Personentransportsystem.

Im Geschäftsjahr 2024 entfielen 326,3 Mio € der Anlagenzugänge auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 242,1 Mio €). Die Maßnahmen betrafen ebenfalls insbesondere das Projekt Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 169,9 Mio € (im Vorjahr: 116,1 Mio €). Diese beinhalten im Wesentlichen Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen sowie die Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 612,7 Mio € (im Vorjahr: 590,1 Mio €). Die Zugänge resultierten insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur.

## Kapitalflussrechnung

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

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 1.760,5 Mio € um 277,9 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte vor allem aus höheren Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte, insbesondere in Lima, sowie gestiegenen Mittelabflüssen für Ausbau und Erweiterungsmaßnahmen am Standort Frankfurt. Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** auf 1.513,6 Mio € (2023: 1.818,9 Mio €).

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

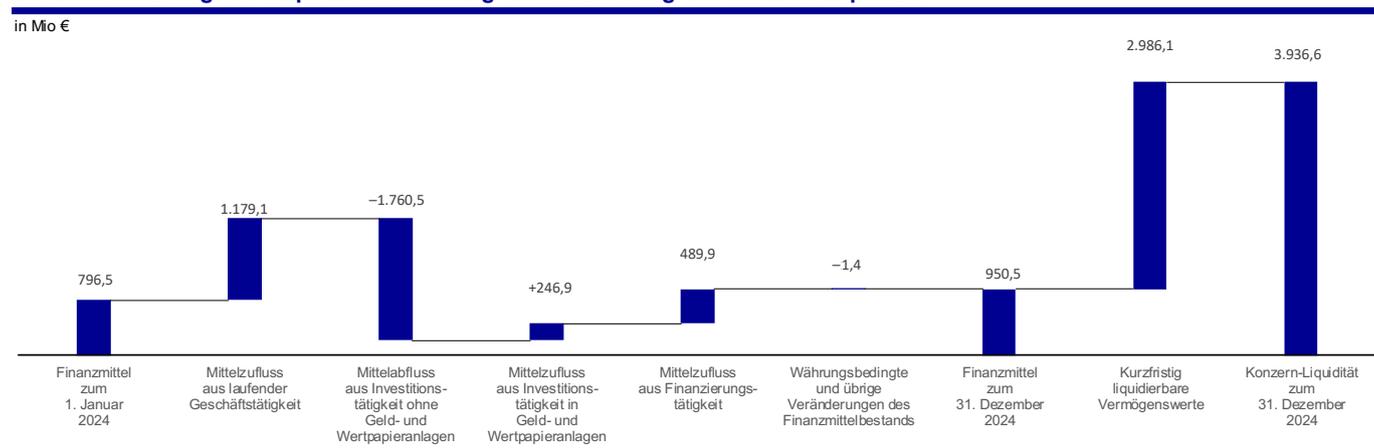
Der **Free Cash Flow** lag bei -674,7 Mio € (2023: -656,4 Mio €).

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

### Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

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

### Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



## Finanzierungsanalyse

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

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Im Zuge der Projektfinanzierung in Lima wurden 2023 Zinssicherungsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus der Projektfinanzierung zu reduzieren. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 797,7 Mio € (im Vorjahr: 530,7 Mio €). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 5,9 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 4,8 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung im Fraport-Konzern bei annähernd 17 %, der fixe Anteil bei rund 83 %. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 3,2 %.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte im Geschäftsjahr 2024 die Mittelbeschaffung durch die Ziehung projektspezifischer Finanzierungen teilweise in Verbindung mit der zusätzlichen Einbringung von Eigenkapital. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

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

### Fremdkapitalstruktur

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

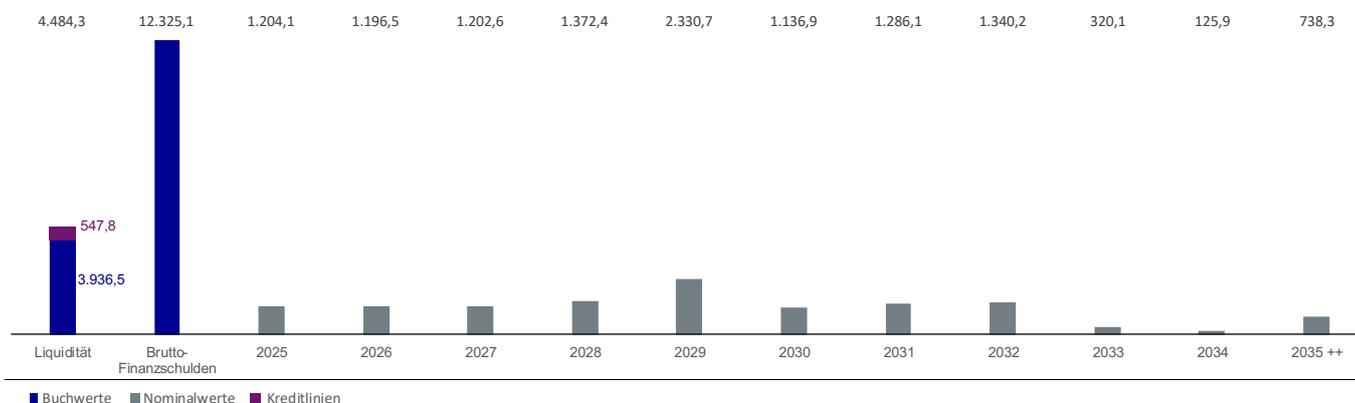
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten beispielsweise mit Negativverpflichtungen („Negative Pledge“) und Gleichrangerklärungen („Pari passu“) zwei nicht finanzielle Kreditklauseln. Lediglich in den zweckgebundenen bilateralen Darlehen der Fraport AG bestehen darüberhinausgehende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

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Peru, Griechenland sowie Brasilien, ist eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen.

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

## Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2024

in Mio €



## Liquiditätsanalyse

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

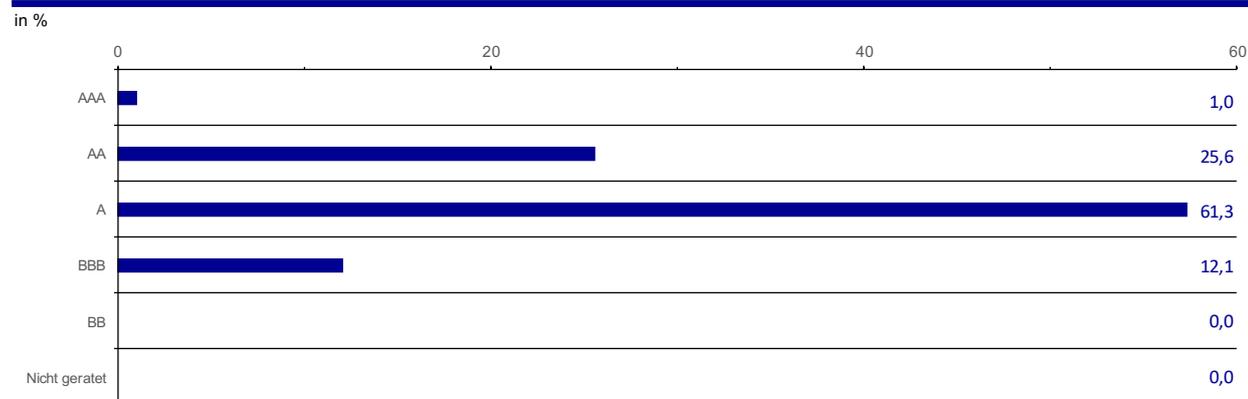
### Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte <sup>1)</sup> in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheinanleihen	273,5	1,3	Fix
Termingelder	1.685,0	0,5	Fix
Anleihen	73,1	1,5	Variabel
	814,7	1,0	Fix
davon Finanztitel	73,1	1,5	Variabel
	270,2	1,5	Fix
davon Versicherungen	0,0	0,0	Variabel
	14,7	1,0	Fix
davon Industrie	529,9	1,0	Fix
Commercial Papers	128,9	0,3	Fix

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

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

### Ratingstruktur der Anlagen



Zum Bilanzstichtag befanden sich ausschließlich geratete Assets im Portfolio.

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

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

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

### Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

### Rating

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

## Wertbeitragsentwicklung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

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

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

## Strategische nichtfinanzielle Kennzahlen

### Passagierentwicklung

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

### Globalzufriedenheit der Passagiere

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

An den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen erreichte die Globalzufriedenheit im Berichtsjahr 2024 einen kumulierten Wert von 82 % – ein Plus von zwei Prozentpunkten gegenüber 2023. Zur Ermittlung der Globalzufriedenheit im Konzern wurden an den Standorten in Slowenien, Bulgarien, Brasilien, Peru und Griechenland insgesamt knapp 35.000 Passagiere befragt. Dabei wurden die erhobenen Zufriedenheitsdaten anhand des jeweiligen Passagieraufkommens für die Berechnung des kumulierten Wertes gewichtet. Unter Einbeziehung des Standorts Frankfurt ergab sich für das Berichtsjahr eine konzernweite Globalzufriedenheit von 77 %, was einer Zunahme von drei Prozentpunkten im Vergleich zum Berichtsjahr 2023 entspricht.

### Zufriedenheit der Beschäftigten

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

## Beschäftigte

### Entwicklung der Beschäftigten

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

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

### Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

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

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

### Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

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

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

## Entwicklung der Personalstruktur

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

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

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

## Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

### Allgemeine Informationen

#### Angaben zu ESRS 2

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

#### Grundlagen für die Erstellung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung**

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

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

## Angabepflicht BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen

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

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

Im Folgenden werden Unsicherheiten im Zusammenhang mit Schätzungen erläutert.

### Bezugsmix der Energie

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

### THG-Emissionen

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

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

### THG-Emissionen Scope 3, Kategorien 1 und 2

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

### THG-Emissionen Scope 3, Kategorie 3

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

### Aktivitätsdaten Kategorie 7 und landseitige Verkehre in Kategorie 11

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

### Aktivitätsdaten Luftverkehr in Kategorie 11

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

### THG-Emissionen der Minderheitsbeteiligungen in Kategorie 15

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

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

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

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

### Schätzungen im Zusammenhang mit der Berechnung der Verdienstunterschiede

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

### Governance

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

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Entsprechend gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan erreicht wird (TwoTier Board).

Der Vorstand leitet sowohl das strategische und operative Geschäft am Flughafen Frankfurt als auch die nationalen und internationalen Beteiligungen der Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen. Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie inklusive Nachhaltigkeitsthemen sowie über mögliche Risiken.

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

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Sowohl für die Vertreter der Anteilseigner als auch für die Vertreter der Arbeitnehmer gilt eine Geschlechterquote mit einem Anteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Angabepflicht GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

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

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

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

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

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

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

### Angabepflicht GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

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

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

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

### Angabepflicht GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

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

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

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

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

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

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

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

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

## Strategie

### Angabepflicht SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

#### Bedeutende angebotene Gruppen von Produkten und/oder Dienstleistungen

Als Flughafenbetreiber erbringt Fraport eine Vielzahl operativer und administrativer Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs. Im Rahmen der Konzessionsverträge variiert der Umfang der angebotenen Leistungen von vertraglich verpflichtenden Bau- und Ausbautätigkeiten über Administration und Steuerung von Flughafenprozessen bis hin zum Management von Retail-Flächen. Zum Aufgabenspektrum des Fraport-Konzerns zählen auch Planungs- und Beratungsleistungen sowie IT-Services und das Facility Management.

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

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

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

#### Bedeutende Märkte und/oder Kundengruppen

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

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

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

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

### Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach maßgeblichen ESRS-Sektoren

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

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

### Nachhaltigkeitsziele

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

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

Der Fortschritt bei der Umsetzung der beiden oben genannten strategischen Prioritäten wird anhand von Key Performance Indicators (KPIs) gemessen. Diese umfassen: Anzahl der Passagiere (in Mio), THG-Emissionen (t CO<sub>2</sub>e) und Zufriedenheit Beschäftigte. Für die Jahre 2027 und 2030 sind quantitative Ziele definiert.

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

### Masterplan Dekarbonisierung

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

### HRneo

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

### Angaben zu Inputs und Outputs

#### Wertschöpfungskette



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

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

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

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

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

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

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

#### Angabepflicht SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

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

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

#### Beispiel Nachbarschaftsdialog

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

## Beispiel Mitarbeiterbefragung

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

## Beispiel Eigentümer

Eine konsistente, zeitnahe und transparente Kommunikation mit den Eigentümern (Investoren) besitzt für Fraport einen hohen Stellenwert. Das Investor Relations (IR) Team von Fraport pflegt dabei den persönlichen, telefonischen sowie virtuellen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen oder regulären Gesprächsterminen, unter anderem am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- und Gruppentermine sowie Präsentationen unter Teilnahme des Vorstandsvorsitzenden, Finanzvorstands sowie des Vorstands Infrastruktur statt.

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

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

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

## Zweck der Einbeziehung

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

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

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

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

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

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

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

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

Einfluss auf Geschäftsmodell/Wertschöpfungskette	Einfluss auf Strategie und Entscheidungsfindung	Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	Einfluss von Strategie und Geschäftsmodell	Zeithorizont (kurz-/mittel-/langfristig)	direkt (eigene Tätigkeit) oder indirekt (Geschäftsbeziehungen) Anteil an den wesentlichen Auswirkungen	Weitere Informationen zu Maßnahmen als Reaktion auf den derzeitigen und erwarteten Einfluss
niedrig	mittel	mittel	Die Kompetenzentwicklung wird durch die HR-Strategie (HRneo) gefördert.	langfristig gleichbleibend	direkt: in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, in denen eigene Mitarbeiter eingesetzt werden. (Nicht bei Konzessionen und nicht im Flugbetrieb.)	Angabepflicht S1-4
niedrig	niedrig	hoch	Das Geschäftsmodell fördert den Personen- und Warenverkehr in den Regionen und setzt damit volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse.	langfristig gleichbleibend	direkt: über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht S3-4
niedrig	niedrig	mittel	Die Schallimmissionen entstehen aus dem Geschäftsmodell.	langfristig abnehmend	indirekt: durch den Flugbetrieb	Angabepflicht S3-4
niedrig	mittel	Sehr hoch (die potenzielle Auswirkung ist hoch. Durch vorbeugende Maßnahmen ist die Wahrscheinlichkeit niedrig.)	Die Auswirkung selbst geht nicht vom Geschäftsmodell aus.	langfristig gleichbleibend	direkt: durch den Terminalbetrieb, die Passagier- und Frachtabfertigung und den Flugbetrieb Indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht S3-4
niedrig	mittel	Hoch (die potenzielle Auswirkung ist hoch. Durch vorbeugende Maßnahmen ist die Wahrscheinlichkeit niedrig.)	Flughafenentwicklungsprojekte mit großen Vergabemengen geben grundsätzlich die Möglichkeit zur Korruption. Die Auswirkung selbst geht nicht vom Geschäftsmodell aus.	langfristig gleichbleibend	direkt: potenziell in der gesamten Wertschöpfungskette indirekt: durch Geschäftspartner	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht
hoch	mittel	Gering, da als finanzielles Risiko eingestuft	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	langfristig brutto zunehmend	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht
mittel	hoch	Gering, da als finanzielles Risiko eingestuft	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	langfristig gleichbleibend	Keine Angabe, da als finanzielles Risiko eingestuft	Angabepflicht G1 , Risiko- und Chancenbericht

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

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

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

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

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

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

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

## **Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

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

#### **Prozess der Wesentlichkeitsanalyse**

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

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

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

#### **Zusammenstellung des Expertengremiums**

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

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

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

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

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

### **Konsultationen mit Stakeholdern und internen/externen Experten**

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

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

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

### **Entscheidungsfindung während des Workshops**

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

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

### **Identifikation und Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

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

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

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

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

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

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

### **Bestimmung des Schwellenwerts und Priorisierung**

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

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

### **Verwendete Input-Parameter**

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

### **Anwendung im Unternehmen**

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

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

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

### Finale Bewertung

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

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

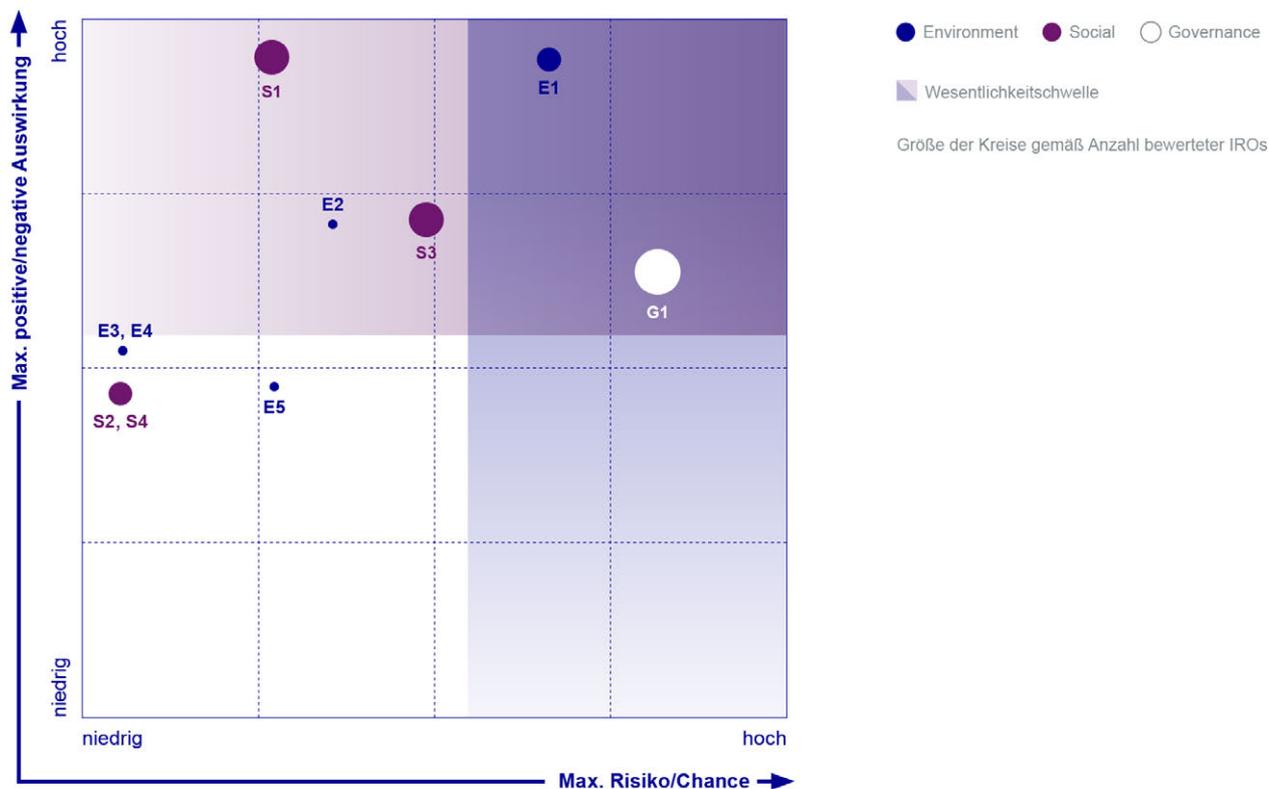
Im Zuge der DMA wurden von den beteiligten Experten keine Gefährdung der Strategie oder der Geschäftsmodelle des Unternehmens auf kurzfristige Sicht geäußert.

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

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

Die folgende Grafik stellt das Ergebnis der DMA dar:

### Wesentlichkeitsmatrix



## Überblick der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Möglicher wesentlicher...			
	Sozialer/Umwelt Impact	Geschäftlicher Effekt	Ausgelöster ESRS-Standard
<b>Positive Auswirkung/ Chance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrativer Arbeitgeber</li> <li>• Starke Arbeitnehmerbeteiligung</li> </ul>		<b>S1 Eigene Belegschaft</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirtschaftsfaktor</li> </ul>		<b>S3 Betroffene Gemeinschaften</b>
<b>Negative Auswirkung/ Risiko</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit</li> <li>• Fehlende Entwicklungspfade</li> </ul>		<b>S1 Eigene Belegschaft</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schallemissionen</li> <li>• Terroranschläge</li> </ul>		<b>S3 Betroffene Gemeinschaften</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Treibhausgas-Emissionen</li> <li>• Energieverbrauch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extremwetterlagen</li> </ul>	<b>E1 Klimawandel</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luftschadstoffe</li> </ul>		<b>E2 Umweltverschmutzung</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korruption</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyberrisiken</li> <li>• Compliance-Risiken</li> </ul>	<b>G1 Unternehmenspolitik</b>

### Rolle von Nachhaltigkeits- und Risikomanagement

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).

(2) Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

(3) Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).

(4) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

(5) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erläuterung in der Referenzwert-Erklärung, wie Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren in den einzelnen Referenzwerten, die zur Verfügung gestellt und veröffentlicht werden, berücksichtigt werden (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 1).

(6) Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission vom 30. November 2022 zur Änderung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/637 festgelegten technischen Durchführungsstandards im Hinblick auf die Offenlegung der Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsrisiken (ABl. L 324 vom 19.12.2022, S. 1).

(7) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Mindeststandards für EU-Referenzwerte für den klimabedingten Wandel und für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 17).

## Umweltinformationen

### Angaben zur EU-Taxonomie-Verordnung

#### Hintergrundinformationen

Im Rahmen des European Green Deal zur Erreichung von Klimaneutralität in der Europäischen Union bis zum Jahr 2050 wurde die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 (im Folgenden EU-Taxonomie) als Instrument zur Klassifikation ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten verabschiedet. Die EU-Taxonomie ist ein Schlüsselement des Aktionsplans der Europäischen Kommission zur Umlenkung der Kapitalströme auf eine nachhaltigere Wirtschaft. Durch die Verordnung werden vordefinierte Wirtschaftsaktivitäten hinsichtlich ihres Beitrags zur Verwirklichung der sechs Umweltziele – **Klimaschutz** (CCM), **Anpassung an den Klimawandel** (CCA), **Wasser- und Meeresressourcen** (WTR), **Kreislaufwirtschaft** (CE), **Umweltverschmutzung** (PPC) und **Biologische Vielfalt und Ökosysteme** (BIO) – der Europäischen Kommission einheitlich bewertet. Ein Ziel ist es, eine bessere Vergleichbarkeit der Unternehmen zu erreichen.

In diesem Abschnitt werden die KPIs, Anteil des Konzernumsatzes, der Investitionsausgaben (Capex) und der Betriebsausgaben (Opex) für den Berichtszeitraum 2024 dargestellt, die im Zusammenhang mit den sechs Umweltzielen der Europäischen Kommission stehen. Diese Anteile sind gemäß Artikel 8 und 10 der EU-Taxonomie sowie den ergänzenden delegierten Rechtsakten taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform. Bei Fraport tragen die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zu den Umweltzielen **Klimaschutz** und **Kreislaufwirtschaft** bei.

#### Definitionen

Eine **taxonomiefähige** Wirtschaftsaktivität gilt als solche, wenn sie in den Delegierten Rechtsakten zu den sechs Umweltzielen beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit eines oder alle in den Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Im Umkehrschluss sind alle Wirtschaftsaktivitäten, die nicht in den Delegierten Rechtsakten beschrieben sind, nicht taxonomiefähig.

Eine **taxonomiekonforme** Wirtschaftstätigkeit ist eine taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit, die alle nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

- Die Wirtschaftstätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei (Wesentlicher Beitrag).
- Sie beeinträchtigt nicht erheblich eines der weiteren Umweltziele (Do No Significant Harm, DNSH).
- Sie wird unter Einhaltung des Mindestschutzes durchgeführt (Mindestschutz).

## Übersicht taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten im Fraport Konzern

Umweltziel	Wirtschaftsaktivität	Tätigkeit bei Fraport	Standort
Klimaschutz (CCM)	4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	Fotovoltaikanlagen	Frankfurt, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	Passagier-Transport-System (PTS)	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	6.17 CO <sub>2</sub> -arme Flughafeninfrastruktur	400 Hz-Anlagen, PCA-Anlagen, Stromladestationen für E-Fahrzeuge im Flughafenbetrieb	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien, Griechenland
Klimaschutz (CCM)	6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	Gepäckförderanlage, Bodenverkehrsfahrzeuge	Frankfurt, Slowenien, Bulgarien
Klimaschutz (CCM)	7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Vorfeldebefeuerung mit LEDs	Frankfurt, Griechenland, Brasilien
Klimaschutz (CCM)	7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	Technikzentralen, intelligente Zähler, Fassaden- und Dachelementen mit Sonnenschutz- oder Sonnenregulierungsfunktion	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Fotovoltaikanlagen auf Gebäuden	Frankfurt
Klimaschutz (CCM)	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden <sup>1)</sup>	Neubau, Renovierung und Vermietung von Gebäuden	Konzern
Kreislaufwirtschaft (CE)	3.4 Wartung von Straßen und Autobahnen	Sanierung von Rollbahnen und Vorfeldeflächen	Frankfurt, Griechenland, Brasilien, Peru, Slowenien, Bulgarien

<sup>1)</sup> Die Wirtschaftsaktivitäten 7.1 und 7.2 wurden in die Wirtschaftsaktivität 7.7 umgliedert. Eine Erläuterung erfolgt im Abschnitt „Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie“.

## Taxonomiekonforme Wirtschaftsaktivitäten im Fraport Konzern

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

- 4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur
- 6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr
- 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden
- 7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

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

## Beurteilung der Taxonomiekonformität

### Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

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

- Die freistehenden **Fotovoltaikanlagen**, die unter der Wirtschaftsaktivität „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ klassifiziert sind, erzeugen Strom mittels Fotovoltaik-Technologie. Sie sind nicht mit einem bestehenden Gebäude verbunden und grenzen sich somit von der Aktivität „7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien“ ab. Hierunter fällt zum einen die Fotovoltaikanlage an der Startbahn West in Frankfurt. Zudem wurde im Jahr 2024 in Bulgarien jeweils eine Fotovoltaik-Anlage an den Flughäfen Varna und Burgas errichtet.
- Das **Passagier-Transport-System** am Frankfurter Flughafen fällt unter die Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Es leistet einen wesentlichen Beitrag gemäß Kriterium (a), da es keine direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht. Dies gilt ebenso für Investitionen in das Passagier-Transport-System im Zusammenhang mit dem Ausbau von Terminal 3.
- Unter die Wirtschaftsaktivität „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen gemäß Buchstabe (b) **400-Hz-** und **PCA-Anlagen**, die Flugzeuge mit Bodenstrom sowie vorkonditionierter Luft versorgen. Darüber hinaus sind unter Buchstabe (c) **Stromladestationen** für den flughafeneigenen Betrieb eingeordnet. In diesem Zusammenhang wurden in Frankfurt im Rahmen des Projekts „ReSkaLa@FRA“ ein Bus-Ladedepot für Elektrobusse errichtet und im Rahmen des Projekts

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

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

#### Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele – DNSH-Kriterien

Der Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Umweltziels 2) **Anpassung an den Klimawandel** wird für alle relevanten Wirtschaftsaktivitäten durch eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung gemäß Anlage A des Annex I zum Klimaschutz Rechnung getragen. In dieser sind Kriterien und der Umfang einer solchen Analyse definiert. Es wurden zudem verschiedene chronische und akute Klimarisiken festgelegt, die für die Standorte der taxonomiekonformen Aktivitäten bewertet werden müssen.

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

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

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

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

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 3) **Wasser- und Meeresressourcen** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftsaktivitäten „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Die hierfür erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie weitere Prüfungen wurden genehmigt.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 4) **Kreislaufwirtschaft** beeinträchtigt wird, sind bei den Wirtschaftsaktivitäten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Fraport ist zur Einhaltung der geforderten Abfallbewirtschaftung durch die europäische und deutsche Abfallgesetzgebung verpflichtet, insbesondere gemäß § 6 des deutschen Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der damit verbundenen Abfallhierarchie. Auch in Bulgarien, Slowenien und Griechenland greifen entsprechende nationale und europäische Gesetzgebungen.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 5) **Umweltverschmutzung** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftsaktivitäten „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ und „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ relevant. Für das Passagier-Transportsystem unter der Wirtschaftsaktivität 6.3 sind die entsprechenden Kriterien unerheblich, da sie sich ausschließlich auf Straßenfahrzeuge der Klasse M beziehen und das Passagier-Transportsystem nicht unter diese Klasse fällt. Bei den verbleibenden Wirtschaftsaktivitäten werden keine wesentlichen Lärm-, Erschütterungs-, Staub- und Schadstoffemissionen bei Bau und Wartung verursacht, da die Maßnahmen klein und von begrenztem Umfang sind. Die Arbeiten erfordern nur minimale Eingriffe und werden unter Einhaltung der nationalen Gesetzgebungen in Deutschland, Griechenland, Slowenien und Bulgarien, wie der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung und weiterer genereller Arbeitsschutzverordnungen, durchgeführt. Die für die Wirtschaftsaktivität 6.20 relevante Anlage C enthält Technische Bewertungskriterien, die nur dann relevant sind und eingehalten werden müssen, wenn die Wirtschaftsaktivität den beschriebenen Elementen entspricht. Da die Nutzung der Anlage jedoch keine Herstellung, kein Inverkehrbringen oder keine Verwendung der betreffenden Chemikalien oder anderer betroffener Stoffe beinhaltet, sind die Technischen Bewertungskriterien hier nicht anwendbar.

Die Kriterien zur Bestimmung, ob das Umweltziel 6) **Biologische Vielfalt und Ökosysteme** beeinträchtigt wird, sind für die Wirtschaftsaktivitäten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ und „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ relevant. Diese Kriterien basieren im Wesentlichen auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Achtung biodiversitätssensibler Gebiete. Die hierfür erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden genehmigt sowie weitere Standort-Überprüfungen abgeschlossen.

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

#### Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

Im Rahmen des Mindestschutzes werden verschiedene Anforderungen hinsichtlich der Implementierung von Verfahren gestellt, die sich unter anderem an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie weiteren Regulierungsinitiativen orientieren. Die Erfüllung des geforderten Mindestschutzes ist dabei eine Voraussetzung, um eine Wirtschaftsaktivität als ökologisch nachhaltig und damit als taxonomiekonform zu klassifizieren. Zur Umsetzung und Sicherstellung des Mindestschutzes hat Fraport sich am Final Report on Minimum Safeguards der Platform on Sustainable Finance vom 11. Oktober 2022 orientiert. In diesem wurden die Themenfelder Menschenrechte, Korruption & Bestechung, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb als Schwerpunkte gesetzt.

Bei der Beurteilung der Erfüllung des Mindestschutzes wurde geprüft, ob für jedes der genannten Themenfelder angemessene Prozesse implementiert wurden, um negative Auswirkungen zu vermeiden. Weitergehend werden die Ergebnisse der jeweilig getroffenen Maßnahmen laufend untersucht, um festzustellen, ob die getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen effektiv sind. Die Beurteilung ergab, dass alle Kriterien eingehalten wurden.

Für die Maßnahmen, die Fraport in den Themenfeldern Menschenrechte sowie Korruption & Bestechung implementiert hat, wird auf die Ausführungen zu den Angabepflichten ESRS S1 Eigene Belegschaft, ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften und ESRS G1 Unternehmenspolitik verwiesen.

Im Themenfeld „Besteuerung“ unterliegt Fraport den landestypischen Steuergesetzen und -regularien, deren Umsetzung und Einhaltung durch die Steuerabteilung beziehungsweise Betriebs- und Abschlussprüfungen überwacht und sichergestellt werden. Im Bereich des Kartell- und Wettbewerbsrecht werden regelmäßige Compliance-Risikoanalysen und Mitarbeiterschulungen durchgeführt.

### **Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie**

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

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

## Umsatz Kennzahl

Der Anteil des **taxonomiefähigen Konzern-Umsatzes** wurde als der Teil des Nettoumsatzes berechnet, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten stammt (Zähler). Dieser wurde durch den Nettoumsatz geteilt (Nenner; der Nenner entspricht den Konzern-Umsatzerlösen, die auch dem Konzern-Anhang Tz. 5 zu entnehmen sind).

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

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

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

## Umsatzanteil/Gesamtumsatz

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

## Meldebogen Umsatz

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter Umsatz	Umsatzanteil 2024	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL

## A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

## A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)

Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	47,45	1,07	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	149,68	3,38	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	66,85	1,51	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL

## Umsatz ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)

		263,98	5,96	5,96%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,00	0,00	0,00%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,00	0,00%					

## A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)

				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	679,92	15,36	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	759,53	17,16	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL

## Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)

		1.439,45	32,52	32,52%	0%	0%	0%	0%	0%
--	--	----------	-------	--------	----	----	----	----	----

## A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)

		1.703,44	38,48	38,48%	0%	0%	0%	0%	0%
--	--	----------	-------	--------	----	----	----	----	----

## B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		2.723,55	61,52						
<b>GESAMT (A+B)</b>		<b>4.426,98</b>	<b>100,00</b>						

	DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				
	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)				
	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
	J	J	J	J	J	J	J	0,93		
	J	J	J	J	J	J	J	0,00		
	J	J	J	J	J	J	J	1,45		
								<b>2,38</b>		
									E	
										T
								18,81		
								16,25		
								<b>35,06</b>		
								<b>37,44</b>		
								62,56		
								<b>100,00</b>		

### Investitionsausgaben (Capex-)Kennzahl

Die Capex-Kennzahl, die den Anteil der **taxonomiefähigen Investitionsausgaben** angibt, ist als Verhältnis der nach der EU-Taxonomie-Verordnung anrechenbaren Investitionen (Zähler) geteilt durch die Gesamtinvestitionen (Nenner) definiert.

Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des Geschäftsjahres. Dies umfasst den Zugang von Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Vermögenswerten (IAS 38), Nutzungsrechten (IFRS 16) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (IAS 40). Die gesamten Zugänge sind dem Abschnitt „Zugänge zum Anlagevermögen“ sowie dem Konzern-Anlagenspiegel zu entnehmen.

Bei Fraport setzt sich der Zähler aus den folgenden Kategorien für taxonomiefähige Investitionsausgaben zusammen:

- Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Buchstabe a) des Annex I zum Delegierten Rechtsakt nach Artikel 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178, zuzüglich
- Investitionen, die sich auf einzelne Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird (Buchstabe c) des Annex I zum Delegierten Rechtsakt nach Artikel 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178.

Investitionen, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind (Buchstabe a), sind insbesondere der Wirtschaftsaktivität „6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ zuzuordnen. Da die Wirtschaftstätigkeit sowie der Betrieb des Passagier-Transport-Systems ohne die entsprechende Schieneninfrastruktur beziehungsweise ohne die Stationen nicht ausgeübt werden können, sieht Fraport die in diesem Zusammenhang stehenden Investitionsausgaben als mit der Wirtschaftstätigkeit 6.3 verbunden an.

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

Die **taxonomiekonformen Zugänge** bei dem Passagier-Transport-System der Wirtschaftsaktivität 6.3 sind im Vergleich zum Vorjahr auf 132,68 Mio € gestiegen (im Vorjahr: 97,71 Mio €). Ein weiterer taxonomiekonformer Zugang betrifft Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten“ mit 44,97 Mio € (im Vorjahr: 27,51 Mio €). Bei der Wirtschaftsaktivität „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ belaufen sich die taxonomiekonformen Zugänge auf 6,57 Mio € (im Vorjahr: 1,67 Mio €). Die Wirtschaftsaktivität „6.20 Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr“ weist taxonomiekonforme Zugänge in Höhe von 50,16 Mio € auf, wobei der wesentliche Teil auf die Gepäckförderanlage im Terminal 3 entfällt.

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

#### Anteil Investitionsausgaben/Gesamtinvestitionsausgaben

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

## Meldebogen Investitionsausgaben (Capex)

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Investitionsausgaben	Anteil Investitionsausgaben 2024	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL

## A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

## A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)

Stromerzeugung mittels Fotovoltaiktechnologie	CCM 4.1	12,64	0,68	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	132,68	7,19	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CO <sub>2</sub> -arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	6,57	0,36	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	50,16	2,72	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	0,00	0,00	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	44,97	2,44	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	3,29	0,18	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
<b>Capex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>250,31</b>	<b>13,56</b>	<b>13,56%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
Davon ermöglichende Tätigkeiten		54,83	2,97	2,97%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,00	0,00%					

## A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)

				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	41,65	2,26	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	12,87	0,70	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Neubau <sup>1)</sup>	CCM 7.1	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Renovierung bestehender Gebäude <sup>1)</sup>	CCM 7.2	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	2,77	0,15	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	1.196,83	64,84	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
<b>Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>1.254,13</b>	<b>67,94</b>	<b>67,94%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>A. Capex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>1.504,43</b>	<b>81,51</b>	<b>81,51%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>

## B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		341,37	18,49						
<b>GESAMT (A+B)</b>		<b>1.845,80</b>	<b>100,00</b>						

<sup>1)</sup> Diese Wirtschaftsaktivität wurde zum Berichtsjahr 2024 in Wirtschaftsaktivität 7.7 umgliedert. Eine Erläuterung findet sich im Fließtext unter dem Abschnitt "Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie".

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

### Betriebsausgaben (Opex-)Kennzahl

Für die Ermittlung des Verhältnisses der Betriebsausgaben (Opex-Kennzahl) werden die nach der EU-Taxonomie-Verordnung **taxonomiefähigen Betriebsausgaben** (Zähler) in Bezug zu den Betriebsausgaben (Nenner) gesetzt.

Die Betriebsausgaben gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung umfassen direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur beziehen. Ebenso fallen hierunter sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens durch das Unternehmen oder Dritte.

Damit unterscheidet sich die Definition für Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung deutlich von der Definition der operativen Aufwendungen, die im übrigen zusammengefassten Lagebericht verwendet wird (siehe Kapitel „Glossar“). So sind beispielsweise keine Aufwendungen für Versorgungsleistungen, wie Energieaufwendungen, in der Definition gemäß EU-Taxonomie-Verordnung enthalten. Die Ermittlung der Betriebsausgaben (Nenner) gemäß EU-Taxonomie-Verordnung erfolgt ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung und beinhaltet im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen für Mieten und Leasing.

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

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

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

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

#### Anteil Betriebsausgaben/Gesamtbetriebsausgaben

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

**Meldebogen Betriebsausgaben (Opex)**

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Betriebsausgaben	Anteil Betriebsausgaben 2024	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL

**A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**

<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>									
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	9,94	4,95	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CO <sub>2</sub> -arme Flughafeninfrastruktur	CCM 6.17	0,09	0,05	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	3,08	1,53	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0,86	0,43	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	6,40	3,18	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
<b>Opex ökologischer nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>20,37</b>	<b>10,14</b>	<b>10,14%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,95	0,47	0,47%	0%	0%	0%	0%	0%
Davon Übergangstätigkeiten		0,00	0,00	0,00%					
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>									
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	10,74	5,35	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL
Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr	CCM 6.20	8,02	3,99	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Renovierung bestehender Gebäude <sup>1)</sup>	CCM 7.2	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	2,20	1,09	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0,00	0,00	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	53,98	26,87	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
<b>Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>74,94</b>	<b>37,30</b>	<b>37,30%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>A. Opex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>95,31</b>	<b>47,44</b>	<b>47,44%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>									
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		105,61	52,56						
<b>GESAMT (A+B)</b>		<b>200,92</b>	<b>100,00</b>						

<sup>1)</sup> Diese Wirtschaftsaktivität wurde zum Berichtsjahr 2024 in Wirtschaftsaktivität 7.7 umgliedert. Eine Erläuterung findet sich im Fließtext unter dem Abschnitt "Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie".

DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")									
Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Opex 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
J	J	J	J	J	J	J	5,13		
J	J	J	J	J	J	J	0,19	E	
J	J	J	J	J	J	J	0,00		
J	J	J	J	J	J	J	0,00	E	
J	J	J	J	J	J	J	3,34		
							<b>8,66</b>		
								E	
									T
							6,19		
							5,43		
							4,61		
							0,02		
							0,33		
							18,63		
							<b>35,21</b>		
							<b>43,87</b>		
							56,13		
							<b>100,00</b>		

## Angaben zu ESRS E1 Klimawandel

### Allgemeine Angaben

#### ESRS 2 Allgemeine Angaben

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

### Governance

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

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

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

### Strategie

#### Angabepflicht E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

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

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

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

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

	2030	2040	2045
Fraport AG	50.000 t CO <sub>2</sub> e	25.000 t CO <sub>2</sub> e	0 t CO <sub>2</sub> e (Net Zero)
Fraport-Konzern	95.000 t CO <sub>2</sub> e	40.000 t CO <sub>2</sub> e	0 t CO <sub>2</sub> e (Net Zero)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1)</sup> Für die Maßnahme "Bereitstellung grüner Fernkälte" werden aktuell noch verschiedene Möglichkeiten geprüft, da die konkrete Umsetzungsmethode noch nicht festgelegt wurde.

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

Für das Geschäftsjahr 2024 sind rund 21,4 Mio € taxonomiekonformer Capex gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 auf Investitionskosten in Verbindung mit dem Masterplan Dekarbonisierung am Standort Frankfurt zurückzuführen. Dieser Capex beinhaltet Projekte der Wirtschaftsaktivitäten „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“, „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ und „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“. Die dahinterstehenden Projekte sind die Erweiterung der Photovoltaik-Anlage an der Startbahn 18 West, die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld und die Sanierung von Technikzentralen in Terminal 1. Die Überleitung der Investitionskosten des Masterplan Dekarbonisierung zur EU-Taxonomie basiert auf einer Zuordnung von Projekten anhand ihrer Projektnummer. Der Masterplan beinhaltet Maßnahmen zur Dekarbonisierung, während die EU-Taxonomie auf generelle nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten abzielt.

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

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

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

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

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

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

### **Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Maßnahmen sind im Berichtsjahr zudem als taxonomiekonformer Capex gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission klassifiziert. Die Photovoltaik-Anlage wird der Wirtschaftsaktivität „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ zugeordnet und umfasst taxonomiekonformen Capex in Höhe von 12,1 Mio €. Für die Ladesäulen, die unter „6.17 CO<sub>2</sub>-arme Flughafeninfrastruktur“ fallen, beläuft sich der taxonomiekonforme Capex auf 3,4 Mio €. Die Sanierung der Technikzentralen wird dem Buchstaben (b) der Wirtschaftsaktivität „7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ zugeordnet und umfasst taxonomiekonformen Capex in Höhe von 5,9 Mio €. Die Beträge der Investitionskosten für den Masterplan Dekarbonisierung sind nicht identisch mit den Capex-Beträgen der EU-Taxonomie, da für diese eine Wesentlichkeitsschwelle für Projekte angewandt wird und der Umfang sowie die Abgrenzung der Maßnahmen sich unterscheiden.

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

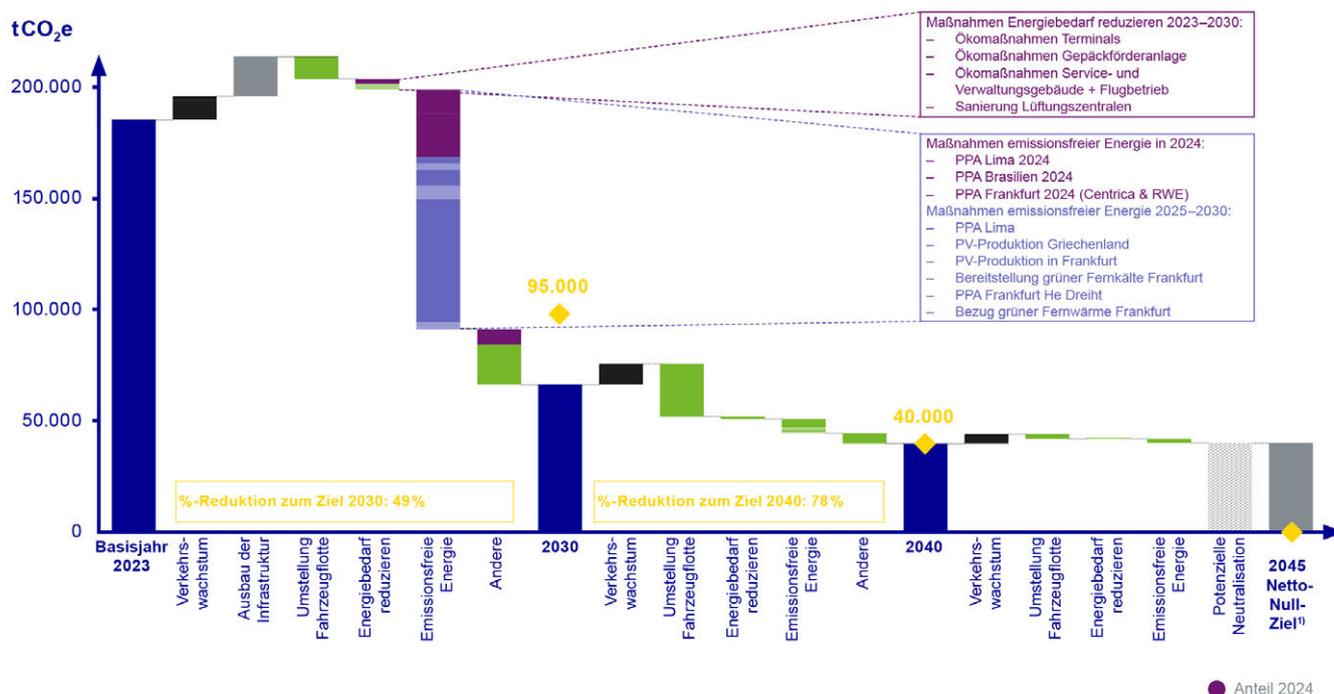
Fraport Greece plant für den Zeitraum von 2025 bis 2030 Investitionen von rund 6 Mio € in die energetische Optimierung der Terminals der betriebenen Flughäfen sowie die Installation von Photovoltaik-Anlagen an allen 14 Flughäfen mit einem Gesamtvolumen von rund 19 Mio €. Aufgrund des frühen Planungsstadiums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

**Parameter und Ziele**

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

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

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



<sup>1)</sup> Ziel ist eine vollständige Vermeidung, soweit technisch-wirtschaftlich möglich. Bezüglich unvermeidbarer Rest-Brutto-Emissionen siehe Angabepflicht E1-7, im Einklang im 1,5° Ziel Dekarbonisierungshebel repräsentieren das derzeit geplante Maßnahmenpotential. Dazu wesentliche Maßnahmen(-bündel) ab 1000 tCO<sub>2</sub>e/a siehe Kästen Sofern nicht anders angegeben gelten alle wesentlichen Maßnahmen(-bündel) für den Standort Frankfurt.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Angabepflicht E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

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

## Energieintensität je Nettoeinnahme

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

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

Der Fraport-Konzern ist in folgenden klimaintensiven Sektoren tätig:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Umfang der Emissionen:

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

Einflussbereich und Emissionsreduktionspotenzial:

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

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

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

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

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

#### THG-Intensität je Nettoeinnahme

in (t CO <sub>2</sub> e/Währungseinheit)	2024	2023	Veränderung in %
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) je Nettoeinnahme	0,0050680	0,0055780	-9
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) je Nettoeinnahme	0,0050520	0,0055650	-9
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) je Nettoeinnahme ohne IFRIC 12	0,0057640	0,0064030	-10
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) je Nettoeinnahme ohne IFRIC 12	0,0057460	0,0063890	-10

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

## Angaben zu ESRS E2 Umweltverschmutzung

### Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

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

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

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

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

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

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

#### Angabepflicht E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Das sichere und effiziente Management von Luftschadstoffen hat Fraport für den Standort Frankfurt im Rahmen des EMAS in einem Umweltmanagementsystem umgesetzt. Das EMAS ist ein von der Europäischen Union entwickeltes System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das Unternehmen freiwillig umsetzen können. Die Prüfung erfolgt durch staatlich überwachte Umweltgutachter. Das EMAS gilt als das weltweit anspruchsvollste Umweltmanagementsystem. Die Fraport AG ist seit über 25 Jahren EMAS-validiert. Für den Standort Frankfurt erstreckt es sich auf die oben beschriebenen Standorte des Verbunds und schließt auch die luftverkehrsbedingten bodennahen Emissionen mit ein. Mit dem Managementsystem ist die Abteilung Strategie und Nachhaltigkeit beauftragt, die dem Vorstand jährlich über die Entwicklung berichtet.

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

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

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

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

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

##### **Maßnahmen zur Förderung schadstoffärmerer Verbrennung**

Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, erhebt Fraport in Frankfurt fortlaufend Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoffe. Das emissionsbezogene Entgelt bezahlen Airlines je ausgestoßenes Kilogramm Stickoxidäquivalent beim Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off Cycle“, LTO-Zyklus) eines Flugzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

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

##### **Maßnahmen zur Reduktion der Verbrennung**

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

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

## Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Monitorings und der Modellierung des Emissionsgeschehens

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

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

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

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

## Parameter und Ziele

### Angabepflicht E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Fraport hat zwei messbare, ergebnisorientierte und terminierte Teilziele:

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

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

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

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

## Sozialinformationen

### Angaben zu ESRS S1 Eigene Belegschaft

#### Allgemeine Angaben

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

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

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

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

#### **Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit**

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

Die für die Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften wesentlichen Grundlagen sind in der Konzern-Richtlinie „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ enthalten. Die Konzern-Richtlinie erhöht die Verbindlichkeit und referenziert auf die Vorgaben der ISO 45001. Die hier definierten Grundlagen sind eigenverantwortlich von den Geschäftsführern umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Konzern-Gesellschaften ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze eine gewünschte Handlungsoption. Die Umsetzung der Strategie erfolgt nach dem Top-Down-, hinsichtlich der Weiterentwicklung des Systems, aber auch der Bottom-Up-Strategie. Das jeweilige oberste Management und die nachgeordneten Führungskräfte in jeder Konzern-Gesellschaft tragen die Verantwortung für die Umsetzung der Strategie. Die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit und der leitende Betriebsarzt entwickeln, implementieren und überwachen Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien, koordinieren Maßnahmen zur Risikominimierung und Notfallplanung, schulen Mitarbeiter, bieten Beratung und Unterstützung, und erstellen Berichte zur Sicherstellung eines sicheren und gesunden Arbeitsumfelds im Unternehmen.

## Fehlende Entwicklungspfade

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

## Integrativer Arbeitgeber

Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Religion, Gender- und Inklusionsaspekte, soziale Herkunft, sexuelle Orientierung oder der Altersmix bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und davon profitieren.

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

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

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

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

## Starke Arbeitnehmerbeteiligung

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

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

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

## Grundsätze zur Achtung der Menschenrechte und Wahrnehmung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Über das System können online Hinweise über Unregelmäßigkeiten in allen Konzern-Gesellschaften anonym abgegeben werden. Es ist weltweit rund um die Uhr verfügbar. Jede Meldung wird auf ihren sachlichen Gehalt geprüft, gegebenenfalls werden Sanktionsmaßnahmen eingeleitet. Die Vorgaben des Hinweisgeberschutzgesetzes werden dabei eingehalten. Darüber hinaus steht der Fraport AG eine Ombudsfrau, eine externe, unabhängige Rechtsanwältin, zur Verfügung. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich zudem an eine interne Vertrauensperson wenden.

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

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

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

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

#### **Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheit**

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

Am Standort Frankfurt liegt der Fokus auf Themen der psychischen Gesundheit sowie der Unfallverhütung und der Vermeidung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren. Regelmäßige Gesundheitsvorträge mit internen und externen Referenten und gezielte Angebote für Auszubildende ergänzen das Programm. Des Weiteren ist es besonders wichtig, dass beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei der Instandhaltung, beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich Arbeitssicherheitsstandards gewährleistet werden. Neben arbeitsplatzspezifischen Grund- und Wiederholungsschulungen für alle Beschäftigten und Führungskräfte bietet das Unternehmen auch Fahrsicherheitstrainings für Beschäftigte an. Gezielte und temporäre Aktionen und Präventionsprojekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Die Maßnahmen sind vielfältig und ihre zeitliche Begrenzung ergibt sich aus den spezifischen Projekten, beispielsweise gibt es im Sommer Aktionen zum Thema Hautschutz und im Winter zum Thema Glätte und Eis.

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

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

#### **Fehlende Entwicklungspfade**

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

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

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

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

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

### Starke Arbeitnehmerbeteiligung

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

### Integrativer Arbeitgeber

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

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

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

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

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

### Parameter und Ziele

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

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

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

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

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

### Angabepflicht S1-6 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

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

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

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

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

	Anzahl	In %
Mitarbeiterfluktuation	3.179	15,4

### Angabepflicht S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

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

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

### Angabepflicht S1-9 – Diversitätsparameter

Bei der Angabe der Geschlechterverteilung wurden die Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie die Geschäftsführungen und die an diese berichtende Ebene der Konzern-Gesellschaften betrachtet. In der Berichterstattung werden Führungskräfte, die an den Vorstand berichten, der Ebene 1 zugeordnet. Führungskräfte, die an diese erste Führungsebene berichten, werden der Ebene 2 zugeordnet. In Bezug auf die Konzern-Gesellschaften in Deutschland erfolgt eine Zuordnung der Führungsebenen auf Basis vergleichbarer Funktionen bei der Fraport AG.

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

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

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

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

### Angabepflicht S1-12 – Menschen mit Behinderungen

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

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

### Angabepflicht S1-13 – Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung

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

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

### Angabepflicht S1-14 – Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit

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

<sup>1)</sup> Arbeits-, Wege- oder Sportunfälle, mit mehr als drei Ausfalltagen

### Angabepflicht S1-16 – Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

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

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

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

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

## Angaben zu ESRS S3 Betroffene Gemeinschaften

### Allgemeine Angaben

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

### **Angabepflicht S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften**

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

## **Wirtschaftsfaktor**

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

## **Terroranschläge**

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

## **Flughafensicherheit**

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafen-geländes gemeint. „Security“ ist im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes der zivilen Luftfahrt zu verstehen. Bei allen betrieblichen Prozessen gilt es, die Sicherheit der Personen an den Fraport-Flughäfen zu gewährleisten.

## **Safety**

Die Konzern-Flughäfen in Europa sind verpflichtet, ein Safety Management System (SMS) zu betreiben. Der EASA-Safety-Manager folgt den Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) und hat ein direktes Vortragsrecht an den Vorstand.

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

### Security

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

In Deutschland regelt das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) die Passagier- und Gepäckkontrollen sowie die Personal- und Warenkontrollen für den Zutritt zu den Sicherheitsbereichen. Außerdem definiert das LuftSiG die Zutritts- und Zufahrtskontrollen zu den luftseitigen Bereichen als unmittelbare Verantwortung des Flughafenbetreibers. Die internationalen Konzern-Gesellschaften unterliegen der jeweiligen lokalen Gesetzgebung. Ein explizites Konzept, das über die gesetzlichen Anforderungen hinaus geht, existiert aktuell nicht. Die gesetzlichen Vorschriften enthalten strenge und konkrete Vorgaben, die jeweils in entsprechenden Sicherheitskonzepten umgesetzt und mit Maßnahmen hinterlegt werden.

### Schallimmissionen auf Anwohner

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

Am Flughafen Frankfurt wurde die Belastung durch Fluglärm im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau bewertet. Der Beschluss enthält zahlreiche Vorgaben zur Beschränkung der Lärmbelastungen. Sie werden jährlich einem Monitoring unterzogen, um die Einhaltung sicherzustellen. Zudem wurden Programme zum aktiven Schallschutz umgesetzt. Mit diesen Schallschutzmaßnahmen möchte Fraport einen Ausgleich zwischen Mobilitätsangebot am Flughafen sowie wirtschaftlichem Erfolg auf der einen Seite und Lebensqualität im Umfeld des Flughafens auf der anderen Seite schaffen. Ziel ist, Fluglärmbelastungen trotz Zunahme des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten.

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

### Menschenrechte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### **Terroranschläge**

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

##### **Flughafensicherheit**

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

##### **Safety**

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt die Fraport AG am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsleitstelle, die bei Bedarf das Notfall- und Krisenmanagement aktiviert. Die Flughafenfeuerwehr, die medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (ERIC) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schadens- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Das Fraport Emergency Team, bestehend aus freiwilligen Mitarbeitern der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt, wird bei Bedarf aktiviert, um sich vor Ort um Fluggäste, Abholer und Angehörige zu kümmern.

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

##### **Schallimmissionen auf Anwohner**

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

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes reduzieren den Lärm direkt an der Quelle beispielsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in Frankfurt in beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt. Das verlängert die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde. Darüber hinaus erhebt die Fraport AG für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Der Einsatz von modernen, lärmärmeren Flugzeugen wird durch den sogenannten Noise Rating Index (NRI) belohnt. Dadurch setzt Fraport weitere ökonomische Anreize für Fluggesellschaften, in Frankfurt mit einem leiseren Flugzeug zu starten oder zu landen.

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

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

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

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

#### **Terroranschläge**

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

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

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

### Schallimmissionen auf Anwohner

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

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

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

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

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

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

In der Rhein-Main-Region und an vielen Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen darüber hinaus von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von den Konzern-Gesellschaften eigenverantwortlich umgesetzt werden. Dabei stehen insbesondere lokale Projekte, beispielsweise in den Bereichen Kinderförderung, Umweltschutz und Sport im Fokus.

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

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

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

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

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

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

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

### **Parameter und Ziele**

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

In Frankfurt ist das Ziel, die Fluglärmbelastung in der Region deutlich unter dem im Planfeststellungsbeschluss 2007 festgelegten Wert einer LOG-Lärmfläche unter einem prognostizierten Wert von 22.193 ha zu halten. Im Rahmen des jährlichen EMAS-Zertifizierungsprozesses wird die Einhaltung des Ziels geprüft.

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

## Governance-Informationen

### Angaben zu ESRS G1 Unternehmenspolitik

#### Allgemeine Angaben

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

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Überwachungsstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Dies spielt eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung und Umsetzung der Unternehmenspolitik. Entsprechend gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan erreicht wird (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet die Fraport AG, der Aufsichtsrat überwacht ihn. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen. Diese Organe sorgen für eine klare strategische Ausrichtung, effizientes Management und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, was für den langfristigen Erfolg des Unternehmens von zentraler Bedeutung ist.

Der Vorstand der Fraport AG besteht aus folgenden fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm und Prof. Dr. Matthias Zieschang. Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus die „Geschäftsordnung Vorstand“, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevante Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für bestimmte wesentliche Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Anteilseignervertretern und Arbeitnehmervertretern zusammengesetzt und besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmgleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, bei einer erneuten Abstimmung eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich. Im Jahr 2024 trat der Aufsichtsrat zu fünf Sitzungen zusammen, wovon eine Sitzung eine Strategieklausur war. Die Sitzungen des Aufsichtsrats fanden 2024 alle in Präsenz statt, wobei für einzelne Mitglieder die Möglichkeit der virtuellen Teilnahme bestand.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats verfügen aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung über spezialisierte Kenntnisse in verschiedenen Bereichen, um fundierte Entscheidungen treffen zu können. So kann der langfristige Erfolg und die Nachhaltigkeit des Unternehmens sichergestellt werden.

Nachstehende Tabelle enthält nähere Angaben zu den derzeitigen Mitgliedern des Aufsichtsrats.

**Qualifikationsmatrix: Anteilseignervertreter**

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

**Qualifikationsmatrix: Arbeitnehmervertreter**

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

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

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

## Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

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

Das Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmenspolitik ist ein systematischer Prozess, der sicherstellt, dass das Unternehmen fundierte und gut informierte Entscheidungen trifft. Dieser Prozess umfasst verschiedene Schritte und berücksichtigt eine Vielzahl von Kriterien, um alle relevanten Aspekte zu erfassen. Die wesentlichen IROs wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) identifiziert (siehe hierzu Angabepflicht IRO-1 im ESRS 2). Im Bereich G1 Unternehmenspolitik sind dies: Cyberrisiken, rechtliche und Compliance Risiken, Korruption und Bestechung. Identifiziert wurden diese IROs von einem Expertengremium bestehend aus Mitarbeitern unterschiedlicher Abteilungen der Fraport AG: Compliance and Integrity, Risikomanagement, Strategie und Nachhaltigkeit, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, Aviation, Procurement, Claim and Mobility, Unternehmenskommunikation, Human Resources, Akquisitionen und Beteiligungen sowie Finanzen und Investor Relations. Die Ergebnisse wurden entsprechend durch Vertreter der Konzern-Gesellschaften für den gesamten Konzern plausibilisiert und bei Bedarf ergänzt. Bei identifizierten, wesentlichen IROs existieren keine grundsätzlichen Unterschiede zwischen Fraport AG und Konzern und diese gelten aufgrund Ihrer Natur für das gesamte Geschäftsmodell.

### Angabepflicht G1-1 – Konzepte in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur

#### Unternehmenskultur

Die Konzernstrategie Fraport.2030 mit dem Leitspruch „Connecting the world with tomorrow“ beinhaltet konsequente Richtungsentscheidungen und zielt auf eine nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Geschäftswachstum ab. Hiervon abgeleitet setzt Fraport für seine Mitarbeitenden und alle, die es werden wollen, auf eine Atmosphäre des Zusammenhalts, der Vielfalt und kontinuierlichen Weiterentwicklung in einem Umfeld, das begeistert.

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

Neben operativer Excellence und einem klaren Kundenversprechen sind Compliance und Integrität wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur und bilden die Basis der Geschäftstätigkeit. Anspruch ist, dass Fraport im Einklang mit Gesetzen, internen Regeln und Wertvorstellungen handelt.

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

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

#### Strategien zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

##### Cyberrisiken

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und der weltweit gewachsenen Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Ziel ist es daher, sämtliche IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung zu schützen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden diverse Maßnahmen ergriffen, welche einer ständigen Überwachung in Bezug auf deren Wirksamkeit unterliegen. Diese Punkte werden unten näher erläutert.

Der Geltungsbereich der IT-Strategie ist der Fraport-Konzern. Diese hat keine übergreifende Wirkung auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die oberste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der IT-Strategie verantwortlich ist, ist der Bereich Informations- und Kommunikationsdienstleistung der Fraport AG. Die Gesamtverantwortung liegt beim Vorstand.

## Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

### Cyberrisiken

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sind bereits implementiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt, sodass eine möglichst große Risikomitigation erreicht werden kann.

Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement schützt Fraport IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Dieses ist grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“). In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater wird regelmäßig überprüft, ob die Anforderungen eingehalten werden. Die Fraport AG hat eine Vielzahl von Projekten angestoßen, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Zusätzlich wurde weiteres Personal in diesem Bereich eingestellt. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreviews des Informationssicherheitsmanagementsystems (ISMS) und wird im Rahmen von ISMS-Audits, wie KRITIS und der EU-Verordnung Luftsicherheit, von externen Auditoren geprüft.

Zudem werden Verbesserungspotenziale, die im Rahmen von internen Audits sowie in KRITIS-Prüfungen nach dem IT-Sicherheitsgesetz für kritische Infrastrukturen (KRITIS) festgestellt wurden, abgearbeitet und das Informationssicherheits-Managementssystem (ISMS) ausgebaut.

Im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen KRITIS-Anforderungen. Ziel ist es, regulatorische Vorgaben einzuhalten und einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren.

Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt verwenden eine eigene IT-Infrastruktur, die sie entsprechend den Konzern-IT-Sicherheitsrichtlinien schützen. Die IT-Systeme der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die SAP-Systeme von Fraport Greece und Fraport Slovenija sind grundsätzlich in die Technik der Fraport AG integriert und werden in Frankfurt betreut. Die Verwendung anderer IT-Systeme ist nur mit Genehmigung des Vorstands möglich. Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich innerhalb des Servicebereichs „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ für die IT-Sicherheit zuständig. Seine Aufgaben sind unter anderem die fortlaufende Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erfüllung hoher Sicherheitsstandards.

Das Sicherheitsmanagementsystem bei Fraport enthält zahlreiche Leistungskennzahlen, die die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen messen. Die Kennzahlen dürfen aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden. Maßnahmen zur Sicherstellung der IT-Sicherheit werden fortlaufend ergriffen und umgesetzt. Wirksame Maßnahmen gewährleisten die Funktionsweise der durch IT-Systeme unterstützten Geschäfts- und Betriebsabläufe und wirken positiv auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Beispielsweise kann ein reibungsloser Passagierfluss IT-technisch sichergestellt werden.

### Strategien zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

#### Rechtliche und Compliance Risiken inklusive Nachhaltigkeitsaspekt zu Korruption und Bestechung

Neben operativer Exzellenz und einem klaren Kundenversprechen sind Compliance und Integrität wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur und bilden die Basis der Geschäftstätigkeit. Fraports Anspruch ist, im Einklang mit Gesetzen, internen Regeln und den unternehmensweiten Werten zu handeln.

Die Sicherstellung integren Handelns aller Beschäftigten weltweit hat für Fraport eine hohe Bedeutung. Compliance ist eine zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens und zum Management von Rechtlichen- und Compliance Risiken hat Fraport diverse Maßnahmen implementiert, die im Folgenden näher erläutert werden.

Um eine wirksame Compliance sicherzustellen, hat der Vorstand ein Compliance-Management-System (CMS) eingeführt. Das System stellt unter anderem einen effektiven Überwachungsprozess sicher. Der Geltungsbereich der Strategie ist der Fraport-Konzern. Auswirkungen auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette sieht Fraport hinsichtlich des Erhalts und der Intensivierung von Vertrauen in Fraport und dem Geschäftsmodell von den Passagieren, Kunden und Lieferanten.

Die oberste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der Strategie verantwortlich ist, ist der Gesamtvorstand. Er trägt die Verantwortung für die Organisation des Themas Compliance auch im Fraport-Konzern. Er hat den Leiter des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“, der zugleich als Chief Compliance Officer fungiert, mit der Weiterentwicklung, der Organisation und dem Betrieb des CMS der Fraport AG beauftragt. Detailliertere Angaben zum Nachhaltigkeitsaspekt Korruption und Bestechung sind unter der Angabepflicht G1-4 zu finden.

#### Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sind bereits implementiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt, sodass eine möglichst große Risikomitigation beziehungsweise eine Verbesserung des Nachhaltigkeitsaspekts Korruption und Bestechung erreicht werden kann. Detailliertere Angaben zum Nachhaltigkeitsaspekt Korruption und Bestechung sind unter der Angabepflicht G1-4 zu finden.

Neben einer kontinuierlichen Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziell negativen Veränderungen baut Fraport die konzernweite Compliance Organisation kontinuierlich aus. Diese wird durch die Implementierung von Konzern-Richtlinien zum CMS oder die Weiterentwicklung des zentralen IKS (internen Kontrollsystem) gestützt.

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex für Beschäftigte spiegelt die bei Fraport gelebte Wertekultur wider und enthält die Vorgabe, mit wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend zu handeln. Der Verhaltenskodex wird fortlaufend überprüft und bei Bedarf aktualisiert. Für Beschäftigte und Kunden stehen weltweit mehrere Wege zur Verfügung, um potenzielle Compliance-Verstöße sicher und vertrauenswürdig melden zu können. Die eingegangenen Hinweise werden sorgfältig und gewissenhaft bewertet und untersucht. Compliance-Verstöße werden systematisch geahndet und festgestellte Missstände beseitigt. Die Beschäftigten von Fraport werden regelmäßig über verschiedene interne Kanäle zum Thema Compliance informiert und absolvieren Schulungen dazu. Den Beschäftigten stehen über Informationsportale der Verhaltenskodex und die übrigen im Konzern jeweils maßgeblichen Compliance-Regelwerke zur Verfügung.

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

Das CMS von Fraport ist ein systematisches Instrument, um rechts- und regelkonformes Verhalten im Konzern zu erreichen. Ziel des CMS ist eine integre und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht. Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine rollierende Compliance-Risikoanalyse (CRA), zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Beim Compliance-System im Fraport-Konzern ist zwischen zentraler und lokaler Ebene zu unterscheiden. Die Konzern-Gesellschaften sind verpflichtet, ein lokales CMS nach den einschlägigen Konzern-Richtlinien vorgegebenen Mindestvorgaben einzurichten. Die Verantwortung für die einzelnen CMS im Konzern liegt bei dem lokalen Management der jeweiligen Konzern-Gesellschaft. Die zentrale CMS-Organisation ist verantwortlich für die Konzern-Vorgaben zu Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der lokalen CMS und die Überwachung der Umsetzung dieser Vorgaben. Der Finanz- und Prüfungsausschuss wird durch den Vorstand mindestens einmal jährlich über den Stand des CMS der Fraport AG und im Konzern unterrichtet.

Die Kontrolle der Einhaltung der Compliance-Regeln im Fraport-Konzern ist Aufgabe der Internen Revision der Fraport AG. Diese erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsleistungen in allen wesentlichen Geschäftseinheiten der Fraport AG sowie deren Beteiligungsgesellschaften. Ein standardisierter und risikoorientierter Planungsprozess ist Grundlage für die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte.

Ein zusätzliches Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Compliance-Verstößen ist das digitale **Hinweisgebersystem** (siehe [Hinweisgebersysteme](#)) als interne Meldestelle. Über das System können Beschäftigte, Kunden, Lieferanten, Geschäftspartner und Dritte Hinweise über Unregelmäßigkeiten in den Konzern-Gesellschaften abgeben. Bei jeder Meldung wird zunächst im Rahmen einer Erstbewertung geprüft, ob der geschilderte Vorgang insgesamt als plausibel und grundsätzlich möglich einzuschätzen ist und eine Verletzung eines Gesetzes oder eine schwerwiegende Verletzung einer internen Regel bedeuten könnte.

Die anschließende Sachverhaltsklärung erfolgt durch hierfür geeignete Personen, die unabhängig und zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Zielsetzung ist es, Vorwürfe zu klären, festgestellte Missstände zu beseitigen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um zukünftige Compliance-Verstöße zu verhindern. Jeder Fall schließt mit einem schriftlichen Abschlussbericht, der streng vertraulich ist. Der Berichtsverteiler richtet sich nach Art und Schwere der festgestellten Verstöße und wird für jeden Fall individuell festgelegt. Die Weitergabe von Informationen erfolgt nur soweit erforderlich und datenschutzrechtlich zulässig. Die hinweisgebende Person erhält nach Abschluss der Untersuchung eine Rückmeldung über die Folgemaßnahmen, sofern rechtlich zulässig.

Hinweise auf Compliance-Verstöße können über das digitale Hinweisgebersystem abgegeben werden, das allen offen steht – Beschäftigten, Kunden, Lieferanten, Geschäftspartnern und sonstigen Dritten. Dieses System ist weltweit rund um die Uhr erreichbar und kann über die Homepage der Fraport AG sowie über die Internetauftritte der Konzern-Beteiligungen genutzt werden. Beschäftigte werden im Verhaltenskodex, in Compliance-E-Learning-Kursen sowie durch weitere Kommunikationsmaßnahmen über das elektronische Hinweisgebersystem informiert. Mit den Aufgaben der internen Meldestelle nach § 13 Hinweisgeberschutzgesetz wurden Beschäftigte der Compliance-Abteilung der Fraport AG und die Compliance Officer der Beteiligungsgesellschaften betraut, die zu den Themen Hinweisgeberschutz und interne Untersuchungen geschult wurden. Die für die Ausübung dieser Tätigkeit erforderliche Unabhängigkeit wurde vertraglich zugesichert.

Darüber hinaus steht Beschäftigten der Fraport AG sowie Dritten eine Ombudsperson, derzeit eine externe und unabhängige Rechtsanwältin, zur Verfügung. Beschäftigte am Standort Frankfurt können sich zudem an eine interne Vertrauensperson wenden.

Hinweisgeber, die in gutem Glauben Hinweise auf Missstände abgeben, genießen bei Fraport besonderen Schutz. Das digitale Hinweisgebersystem ermöglicht auch die anonyme Abgabe von Hinweisen, wobei die Anonymität durch das zertifizierte BKMS® System vollständig gewährleistet wird. Die Compliance-Abteilung gewährleistet den Schutz namentlich bekannter Hinweisgeber durch höchste Vertraulichkeit und, sofern rechtlich möglich, durch Sicherstellung ihrer Anonymität. Für die Bearbeitung der Hinweise bei Fraport bedeutet dies, dass die Identität des Hinweisgebers nur den Personen bekannt wird, die für die Entgegennahme der Hinweise oder das Ergreifen von Folgemaßnahmen zuständig sind. Hinweisgeber müssen nach Abgabe eines Hinweises keine Repressalien wie Suspendierungen, Kündigungen, Aufgabenverlagerungen, Disziplinarmaßnahmen, Diskriminierung, Mobbing oder ähnliche Vergeltungsmaßnahmen seitens ihres Fraport-Arbeitgebers befürchten.

Hinweise auf Compliance-Verstöße, wie Korruption und Bestechung, werden von der Compliance Abteilung der Fraport AG oder den Compliance Officern der Beteiligungsgesellschaften untersucht. Hierfür gelten konzernweit verbindliche Standards, die eine unverzügliche, unabhängige und objektive Untersuchung sicherstellen.

Aufgrund des Geschäftsmodells und der Lieferkette verfügt Fraport über keine besonderen Strategien in Bezug auf den Tierschutz.

Erhöhte Risiken hinsichtlich Korruption und Bestechung bestehen bei den mit der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen beschäftigten Funktionen, sowohl im Einkaufsbereich als auch in den anfordernden Bereichen, und bei Funktionen, die mit der Vermarktung von Leistungen beschäftigt sind. Die mit dem Management des internationalen Beteiligungsportfolios, einschließlich von Beteiligungskäufen und -verkäufen sowie der Steuerung von Transaktionsprozessen beschäftigten Funktionen unterliegen ebenfalls einem erhöhten Risiko. Bezüglich den organisationsinternen Schulungen siehe Ausführungen zur Angabepflicht G1-3.

### Angabepflicht G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Das konzernweite CMS enthält verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption. Die regelmäßig durchgeführte, systematische Identifikation der Compliance-Risiken bildet die Grundlage für die Entwicklung und Priorisierung zielgerichteter Compliance-Programme zur Reduktion der Risiken auf ein akzeptables Maß. Zu den wichtigsten Risiken, die Schwerpunkte der Compliance-Arbeit darstellen, gehören Korruption und Bestechung.

Kernstück der Fraport Compliance-Regeln ist der Verhaltenskodex für Beschäftigte. Er verdeutlicht die Verantwortung als Unternehmen, als Geschäftspartner sowie als Beschäftigte am Arbeitsplatz und zeigt auf, wie dieser Verantwortung nachgekommen wird. Der Verhaltenskodex vermittelt den generellen Rahmen und die Handlungsmaximen, nach denen sich Fraport richtet. Außerdem gelten konzernweite Mindeststandards für den Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie mit Interessenkonflikten. Für wesentliche Compliance-Prozesse, vor allem Compliance-Risikoanalyse, Geschäftspartnerprüfung, Hinweisgebersysteme und interne Untersuchungen, gelten ebenfalls konzernweite Standards.

Mit den Aufgaben der internen Meldestelle nach § 13 Hinweisgeberschutzgesetz wurden Beschäftigte der Compliance-Abteilung der Fraport AG und die Compliance Officer der Beteiligungsgesellschaften betraut, die zu den Themen Hinweisgeberschutz und interne Untersuchungen geschult wurden. Die für die Ausübung dieser Tätigkeit erforderliche Unabhängigkeit wurde vertraglich zugesichert.

Die Compliance-Abteilung der Fraport AG informiert den Gesamtvorstand in einer halbjährlichen Berichterstattung über den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Über wesentliche Compliance-Verstöße wird der Vorstand unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert.

Durch verschiedene E-Learning Kurse werden interne Stakeholder über die Strategien zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung informiert. Externe Stakeholder werden durch die Fraport-Website ([Compliance](#)) sowie die Angaben zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung in der nichtfinanziellen Berichterstattung mit den bestehenden Strategien vertraut gemacht.

Für die Vermittlung von Compliance-Wissen, basierend auf dem relevanten Informationsbedarf der jeweiligen Zielgruppen, gelten konzernweite Mindeststandards.

Bei der **Fraport AG** werden vier verschiedene E-Learning Kurse angeboten: „Compliance-Basiswissen“ für alle administrativen und ausgewählte operative Beschäftigte mit einer Compliance-Einführung, Informationen zum Verhaltenskodex, Regeln zu Geschenken und Einladungen, Interessenkonflikten, Anlaufstellen für Hinweisgeber und Ansprechpartner bei Fragen zu Compliance. Spezifisches „Compliance-Basiswissen für Führungskräfte“ mit einem Überblick über die wesentlichen Elemente des CMS, die wesentlichen Compliance-Aufgaben der Führungskräfte, „Red Flags“ zur Identifikation von Korruption und Bestechung im eigenen Verantwortungsbereich sowie erforderliche Maßnahmen.

Besonders risikobehaftete Funktionen müssen zusätzlich den Kurs „Korruptionsprävention“ absolvieren. In dem Kurs wird ein Überblick über die relevanten Straftatbestände gegeben und die Einfallstore und typischen Muster für Korruption erläutert. Die internen Regeln werden anhand praktischer Beispiele erläutert, wobei auch die Risiken im Umgang mit Amtsträgern aufgezeigt werden. Die E-Learning Kurse sind von den Schulungsverpflichteten in der Fraport AG alle drei Jahre zu wiederholen.

Zusätzlich finden auch bedarfsorientiert Präsenzs Schulungen statt. So wurden 2024 der Vorstand und die Leitenden im Rahmen einer Veranstaltung „Compliance im Fokus“ zu Korruption und den strafrechtlichen Konsequenzen geschult.

Für die **Beteiligungsgesellschaften** gelten konzernweite Mindeststandards für die Schulung der Beschäftigten, die über den Verhaltenskodex für Beschäftigte, relevante lokale Compliance-Richtlinien sowie die vorhandenen Hinweisgebersysteme geschult werden. Teilweise werden hierzu auf die jeweilige Beteiligungsgesellschaft angepasste E-Learning Kurse der Fraport AG verwendet. Bei der Fraport AG haben 56 % der risikobehafteten Funktionen an einem Compliance E-Learning (Basiswissen oder Korruptionsprävention) teilgenommen. Im Fraport Konzern wurden 90 % der risikobehafteten Funktionen zu den Themen Compliance, Korruption und Bestechung geschult.

Alle Mitglieder des Vorstands der Fraport AG wurde im Rahmen der Veranstaltung „Compliance im Fokus“ zu Korruption und den strafrechtlichen Konsequenzen geschult. 91 % der Mitglieder von Leitungs- und Aufsichtsorganen der Beteiligungsgesellschaften wurden zu den Themen Compliance, Korruption und Bestechung sowie Umgang mit Geschenken und Einladungen geschult.

## Parameter und Ziele

### Angabepflicht G1-4 – Bestätigte Korruptions- oder Bestechungsfälle

Im Berichtszeitraum gab es keine Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften. Im Berichtsjahr 2024 wurden keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen um gegen Verstöße gegen Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung vorzugehen. Im Berichtszeitraum gab es in einem Ausschreibungsverfahren einen Korruptionsversuch durch einen potenziellen Lieferanten, der von dem Mitarbeiter der peruanischen Beteiligungsgesellschaft gemeldet wurde. Es wurden keine eigenen Arbeitskräfte wegen Korruption oder Bestechung entlassen oder diszipliniert. Der Lieferant, der versucht hat, einen Beschäftigten der peruanischen Beteiligungsgesellschaft zu bestechen, wurde aus dem Ausschreibungsverfahren ausgeschlossen und für zukünftige Beauftragungen gesperrt. Im Berichtszeitraum wurden keine Verträge mit Geschäftspartnern beendet oder nicht verlängert aufgrund von Vorfällen an denen Beschäftigte des Fraport-Konzerns beteiligt waren. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine öffentlichen Gerichtsverfahren wegen Korruption oder Bestechung gegen Fraport und eigene Arbeitskräfte eingeleitet.

## Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der Fraport AG

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

Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem Jahresabschluss der Fraport AG, der nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt wurde. Daraus ergeben sich – im Vergleich zum Konzern-Abschluss nach IFRS – Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die im Wesentlichen das Anlagevermögen und die Rückstellungen betreffen. Im Zusammenhang mit dem Betrieb eines eigenen Energieversorgungsnetzes besteht für die Fraport AG die Verpflichtung gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen werden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2024 angewendet.

## Wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG

### Ertragslage

Für die Erläuterungen zu den Veränderungen der Ertragslage wird auf die Darstellung der Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling, die im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit der Fraport AG abbilden, verwiesen (siehe Kapitel „Ertragslage Segmente“).

Die **Umsatzerlöse** der Fraport AG stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 237,3 Mio € und erreichten insgesamt 2.550,4 Mio €. Dieser Anstieg war auf nahezu alle Umsatzarten zurückzuführen. Insbesondere preis- und mengenbedingt höhere Umsätze aus Flughafenentgelten (+111,1 Mio €), gestiegene Erlöse aus Infrastrukturentgelten (+41,9 Mio €) sowie erhöhte Einnahmen aus Luftsicherheitsgebühren (+22,4 Mio €) trugen zu diesem Wachstum bei. Die Umsatzerlöse aus Bodenverkehrsdiensten hingegen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 Mio €, da diese Dienstleistungen ab dem Geschäftsjahr 2024 teilweise auf die Fraport Ground Services GmbH übergegangen sind.

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 80,3 Mio € und lagen damit um 23,1 Mio € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf Erträge aus der Veräußerung der Anteile an der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in Höhe von 45,0 Mio € zurückzuführen. Mit der Veräußerung der Anteile beendete Fraport sein Engagement am Flughafen Pulkovo. Im Vorjahr resultierten diese Erträge hauptsächlich aus der Währungsumrechnung, die sich auf 35,8 Mio € beliefen.

Die **Gesamtleistung** stieg um 267,9 Mio € auf 2.675,5 Mio € (+11,1 %).

Der **Personalaufwand** stieg im Geschäftsjahr 2024 um 50,1 Mio € auf insgesamt 639,6 Mio €. Diese Erhöhung ist hauptsächlich auf den Tarifabschluss des laufenden Geschäftsjahres zurückzuführen. Dem entgegen wirkte die im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunkene durchschnittliche Mitarbeiterzahl.

Der **Sachaufwand**, der sowohl Material- als auch sonstige betriebliche Aufwendungen umfasst, erhöhte sich um 125,4 Mio € auf 1.294,1 Mio €. Der Anstieg ist insbesondere auf verkehrs- und preisbedingt gestiegene Aufwendungen für bezogene Fremdleistungen in Höhe von 96,8 Mio € zurückzuführen.

Das **EBITDA** der Fraport AG stieg im Geschäftsjahr um 92,4 Mio € auf 741,8 Mio €. Gestiegene Abschreibungen (+24,5 Mio €) insbesondere aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung nicht mehr werthaltiger Flughafeninfrastruktur in Frankfurt führten zu einem **EBIT** von 383,9 Mio €, verglichen mit 316,0 Mio € im Vorjahr.

Das **Finanzergebnis** betrug 75,7 Mio € und lag damit um 16,7 Mio € unter dem Vorjahreswert von 92,4 Mio €. Das EBT erreichte 459,6 Mio €, gegenüber 408,4 Mio € im Vorjahr.

Die **Steuern vom Einkommen und Ertrag** beliefen sich auf 116,1 Mio € (Vorjahr: 79,3 Mio €), was zu einem **Jahresüberschuss** von 343,5 Mio € führte, verglichen mit 329,1 Mio € im Vorjahr.

Nach der Einstellung von 171,7 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen verbleibt ein **Bilanzgewinn** von 171,8 Mio €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung 2025 vor, den Bilanzgewinn ebenfalls in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

#### Aktiva

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Anlagevermögen	12.043,1	11.280,6
Umlaufvermögen	2.301,1	2.400,7
Rechnungsabgrenzungsposten	54,3	44,3
Aktive latente Steuern	215,1	303,1
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	17,6	4,6
<b>Gesamt</b>	<b>14.631,2</b>	<b>14.033,3</b>

#### Passiva

in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Eigenkapital	3.548,6	3.205,1
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	13,8	7,4
Rückstellungen	442,9	486,6
Verbindlichkeiten	10.565,5	10.280,9
Rechnungsabgrenzungsposten	33,6	31,9
Passive latente Steuern	26,8	21,4
<b>Gesamt</b>	<b>14.631,2</b>	<b>14.033,3</b>

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2024 bei 14.631,2 Mio € und damit um 597,9 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+4,3 %).

Das **Anlagevermögen** stieg um 762,5 Mio € auf 12.043,1 Mio €. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Zunahme der Sachanlagen um 898,3 Mio € zurückzuführen, insbesondere im Zusammenhang mit Baumaßnahmen für das Projekt Ausbau Süd sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur am Standort Frankfurt. Die Finanzanlagen reduzierten sich insbesondere aufgrund von Zugängen bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 254,6 Mio € und Abgängen bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 381,5 Mio € insgesamt um 140,2 Mio €.

Das **Umlaufvermögen** lag bei 2.301,1 Mio € und war damit um 99,6 Mio € niedriger als im Vorjahr. Dies ist hauptsächlich auf die Reduzierung des Bestands an kurzfristigen Wertpapieren um 177,9 Mio € und die Zunahme des Kassenbestands und der Guthaben bei Kreditinstituten um 71,2 Mio € zurückzuführen.

Das **Eigenkapital** zum 31. Dezember 2024 belief sich auf 3.548,6 Mio € und stieg aufgrund des Jahresüberschusses des laufenden Geschäftsjahres um 343,5 Mio €.

Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 284,6 Mio € auf 10.565,5 Mio €, hauptsächlich aufgrund der im Geschäftsjahr vorgenommenen Finanzierungsmaßnahmen zur Liquiditätssicherung. Die Fraport AG hat im Geschäftsjahr 2024 eine Unternehmensanleihe in Höhe von 650 Mio € mit einem Kupon von 4,250 % p. a. ausgegeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von acht Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,635 %. Demgegenüber wurden im Geschäftsjahr 2024 Anleihen in Höhe von 650 Mio € planmäßig zurückbezahlt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden wie in Vorjahren zur langfristigen Sicherung der Liquidität

umfangreiche Finanzierungsmaßnahmen vorgenommen. Neben der planmäßigen Tilgung kurz-, mittel- und langfristiger Darlehen sowie verminderter Tages- und Termingelder in Höhe von 736,1 Mio € wurden weitere langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 918,5 Mio € aufgenommen. Bei Laufzeiten von sechs bis 13 Jahren bewegten sich die Zinssätze der langfristigen Verbindlichkeiten zwischen 3,23 % und 4,41 %.

Die **Liquidität** zum 31. Dezember 2024 lag mit 2.998,9 Mio € unter dem Vorjahreswert von 3.285,6 Mio €.

Hauptursache hierfür war ein Anstieg des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeiten ohne Geld und Wertpapiieranlagen um 373,9 Mio €, insbesondere aufgrund gestiegener Ausgaben für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen. Insgesamt belief sich der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeiten ohne Geld und Wertpapiieranlagen auf 1.259,9 Mio € (im Vorjahr: 886,0 Mio €).

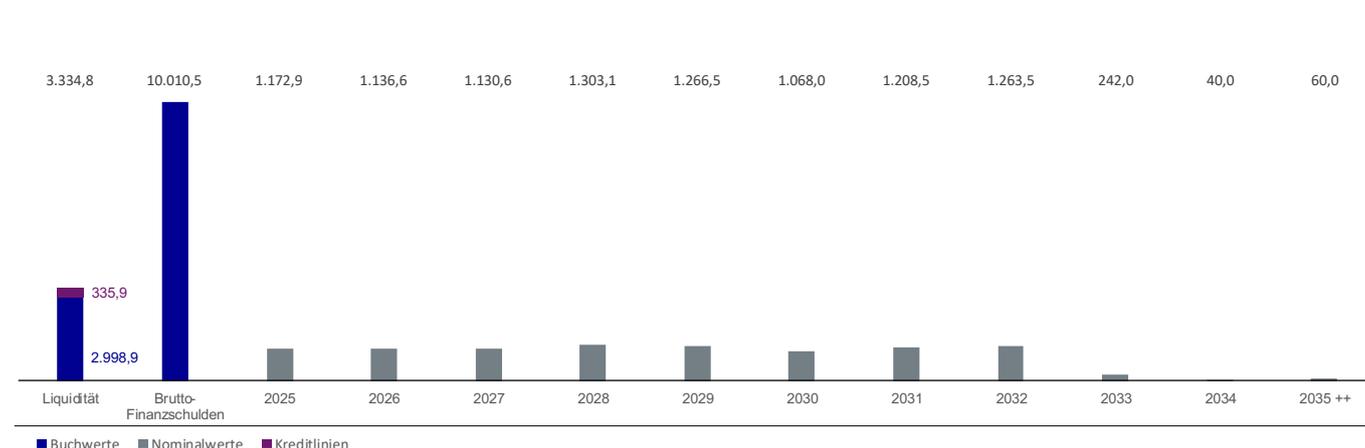
Positiv auf die Liquidität wirkte sich die Zunahme des Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow) um 151,0 Mio € auf insgesamt 653,8 Mio € (im Vorjahr: 502,8 Mio €) aus. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf die verkehrsmengenbedingte Verbesserung des betrieblichen Ergebnisses zurückzuführen.

Die **Brutto-Finanzschulden** stiegen im Berichtsjahr auf 10.010,5 Mio € (im Vorjahr: 9.711,3 Mio €). Daraus resultierten um 586 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 7.011,7 Mio € (im Vorjahr: 6.425,7 Mio €).

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2024 folgende Tilgungsstruktur aus:

#### Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2024

in Mio €



Zum Bilanzstichtag 2024 zeigte sich ein Finanzierungsmix, bestehend aus 53,1 % bilateralen Krediten, 25,7 % Schuldscheindarlehen sowie 21,2 % Anleihen. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG erhöhte sich auf knapp 7 %, der fixe Anteil lag bei rund 93 %.

#### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

##### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2024	Prognose im Geschäftsbericht 2023 [Unterjährige Anpassungen 2024]	2023	Veränderung	Veränderung in %
Jahresüberschuss AG	343,5	Zwischen 300 Mio € und 350 Mio €	329,1	+14,4	+4,4
Liquidität AG	2.998,9	Rückgang im Vorjahresvergleich aufgrund des negativen Free Cash Flows	3.285,6	-286,7	-8,7

Der Jahresüberschuss und die Liquidität der AG entwickelten sich im Rahmen der für das Geschäftsjahr 2024 gegebenen Prognose.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

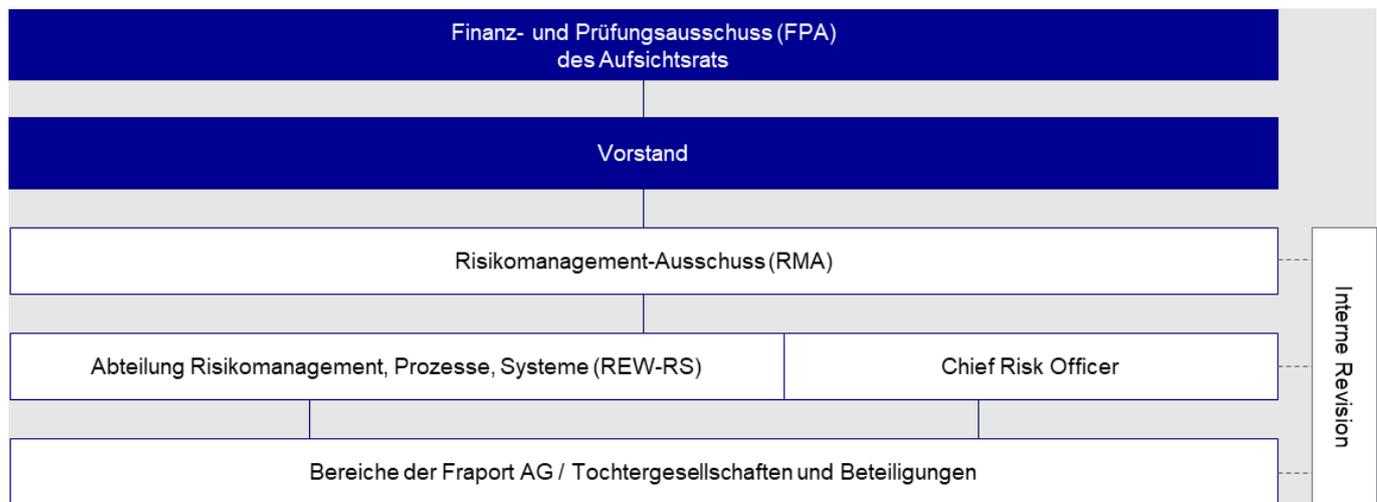
## Risiko- und Chancenbericht

### Risikostrategie und -ziele

Fraport verfolgt das Ziel, durch einheitliche und umfassende Prozesse sicherzustellen, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden. Dazu sind alle Mitarbeiter des Fraport-Konzerns aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans wird darauf geachtet, dass die mit den Chancen verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Grundsätzlich strebt Fraport ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an, wobei es das Ziel ist, durch die Analyse und Nutzung neuer Marktpotenziale und -chancen den Mehrwert für die Stakeholder von Fraport zu steigern.

### Organisation des Risikomanagements

#### Struktur und Verantwortung für das Risikomanagement System



Der Fraport-Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management der Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er mit Aufstellung des Erweiterter Wirtschaftsplan (EWP) auch die Risikostrategie und -ziele für den Konzern verabschiedet. Der Vorstand ernennt den Chief Risk Officer und die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA sowie die Risikomanagement-Richtlinie und ist Adressat des quartalsweisen Berichtswesens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement System.

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement Systems und gibt im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich die Risikoberichterstattung an den Vorstand frei. Der Chief Risk Officer ist Sprecher des RMA und berichtet direkt an den Vorstand. Die Abteilung Risikomanagement, Prozesse, Systeme (REW-RS) ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie für die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Richtlinien des Risikomanagement Systems und des IKS im Fraport-Konzern verantwortlich. Zudem verantwortet die Abteilung Risikomanagement, Prozesse, Systeme die Durchführung der Risikoanalyse gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und Konzern-Gesellschaften; dies beinhaltet, dass wesentliche Risiken anhand von geeigneten Maßnahmen gesteuert und mitigiert beziehungsweise auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden.

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. Die zentrale Konzern-Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem des Fraport-Konzerns eingebunden.

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Deloitte) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen nach § 91 Absatz 2 AktG, die an ein solches System gestellt werden.

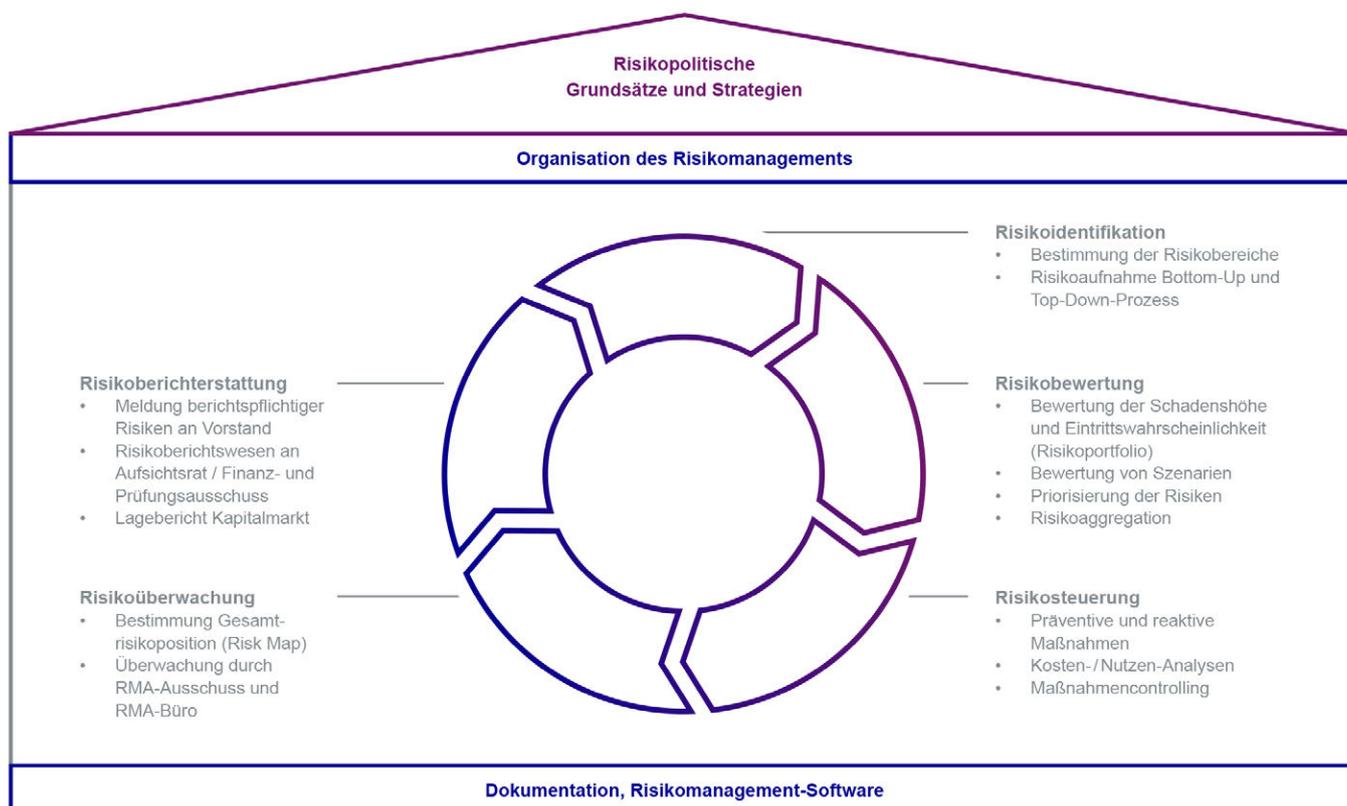
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss (FPA) des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert die Konzern-Gesellschaft Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH.

Das Risikomanagement System ist schriftlich in einer Richtlinie für die Fraport AG und einer für die einzubeziehenden Konzern-Gesellschaften dokumentiert und eng mit dem zentralen Internen Kontroll-System verzahnt sowie in einer integrierten Risikomanagement-Softwarelösung abgebildet. Es folgt dem Rahmenwerk „COSO II“ (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzwirtschaft und Compliance ab. Das Risikomanagement System erfasst lediglich Risiken.

## Risikomanagement Prozess

### Risikomanagement Prozess



## Risikoidentifikation

Unter dem Begriff Risiko versteht Fraport künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen sowie nachhaltigkeitsbezogenen Ziele negativ beeinflussen können. Nichtfinanzielle Risiken können die ökologische, nachhaltige und soziale Zielerreichung der Fraport negativ beeinflussen. Ferner sind menschenrechtliche sowie umweltbezogene Risiken nach dem Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)) definiert als potenzielle Ereignisse, die gegen die in der Fraport Grundsatzerklärung aufgeführten Sorgfaltspflichten im eigenen Geschäftsbetrieb oder bei unmittelbaren Lieferanten verstoßen. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können.

Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften sowie top-down durch die Abteilung REW-RS, den RMA und den Vorstand. Die eingesetzten Methoden der Risikoermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten und Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindikatoren aus dem regulatorischen, wirtschaftlichen und politischen Umfeld. Die Bereichsleitungen der Fraport AG und die Geschäftsführungen von Konzern-Gesellschaften tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche/Gesellschaften. Sie sind dazu verpflichtet, Risikobereiche kontinuierlich zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs und ihrer Gesellschaft quartalsweise an die Abteilung REW-RS zu berichten. Das zentrale Risikomanagement kann anhand der Risikomeldungen Risikotrends im Fraport-Konzern identifizieren. Neu identifizierte wesentliche Risiken, die außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung identifiziert wurden, sind im Rahmen der Ad-hoc-Berichterstattung umgehend zu melden.

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

## Risikobewertung

Die systematische Risikobewertung bestimmt das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit der identifizierten Risiken und ermöglicht eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele und -strategie des Fraport-Konzerns gefährden könnten beziehungsweise welche Risiken am ehesten bestandsgefährdenden Charakter haben. Als Bezugsgrundlage der Risikobewertung dient jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen die Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten und bewerten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihren längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadenshöhe) in die vier Kategorien „klein“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ unterteilt. Die Schadenshöhe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren (mediale Berichterstattung/Aufmerksamkeit, Auswirkungen auf Stakeholder) ein, die für die Reputation von Fraport bedeutend werden könnten und die Risiken zusätzlich determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in die vier Kategorien „unwahrscheinlich“, „möglich“, „wahrscheinlich“ und „höchstwahrscheinlich“ eingeteilt. Aus der Kombination von Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich die Risikostufe („gering“, „moderat“, „bedeutend“ und „wesentlich“).

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettoisiko wider.

Zur Bewertung von möglichen Kombinationseffekten zwischen einzelnen Risiken erstellt die Abteilung REW-RS jährlich im Rahmen des Planungsprozesses eine Risikoaggregation. Die Auswirkungen der Risiken werden dabei per Monte-Carlo-Simulation aggregiert und im Planungshorizont gemeinsam mit unsicheren Planungsprämissen auf die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der Fraport AG angewandt. Die resultierenden Auswirkungen auf die finanziellen Leistungsindikatoren der Fraport AG werden analysiert und dem Vorstand im Rahmen der Verabschiedung der Planung als Ergebnis der Risikotragfähigkeitsanalyse berichtet. Dabei werden die Anforderungen des § 1 des Gesetzes über den Stabilisierungs- und Restrukturierungsrahmen für Unternehmen (StaRUG) berücksichtigt.

### Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Darüber hinaus müssen allgemeine Strategien zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeitet werden. Zu diesen Strategien zählen Risikovermeidung, Risikoverringerung mit dem Ziel, die (finanzielle) Auswirkung beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren, Risikotransfer auf einen Dritten, zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen, oder die Risikoakzeptanz. Die Entscheidung über die Umsetzung der entsprechenden Strategie und/oder der Maßnahmenpläne berücksichtigt auch die Kosten in Verbindung mit der Effektivität möglicher risikomindernder Maßnahmen. Die Abteilung REW-RS arbeitet dabei eng mit den Risikoverantwortlichen zusammen, um den Fortschritt risikomindernder Maßnahmen zu überwachen und deren Wirksamkeit aus Konzern-Perspektive zu beurteilen.

### Risikoüberwachung und -berichterstattung

Ziel des integrierten Risikomanagements ist es, eine transparente Darstellung der Risikosituation des Fraport-Konzerns zu gewährleisten. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach dem systematischen und konzernweit einheitlichen Bewertungsmaßstab auf Basis ihrer Nettobewertung als „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

Im Falle von wesentlichen Änderungen bei zuvor gemeldeten Risiken beziehungsweise neu identifizierten „wesentlichen“ Risiken erfolgt eine Berichterstattung auch außerhalb der regulären Quartalsmeldung als Ad-hoc-Berichterstattung.

Zweimal jährlich erfolgt die Berichterstattung der „bedeutenden“ („orangefarbenen“) und „wesentlichen“ („roten“) Risiken einschließlich ihrer Veränderungen durch den Vorstand an den Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die nachfolgende Darstellung zeigt die Adressaten der Risikoberichterstattung in Abhängigkeit von der Nettobewertung der Risiken:

### Berichtsmatrix

Eintrittswahrscheinlichkeit	Höchstwahrscheinlich >80%	gering	bedeutend	wesentlich	wesentlich
	Wahrscheinlich >50-80%	gering	moderat	wesentlich	wesentlich
	Möglich >20-50%	gering	moderat	bedeutend	wesentlich
	Unwahrscheinlich ≤ 20%	gering	gering	moderat	bedeutend
		Schadenshöhe			
		Klein ≤ 6 Mio. €	Mittel >6-20 Mio. €	Hoch >20-40 Mio. €	Sehr hoch >40 Mio. €

Berichtspflichtig an:

- RMA-Büro
- RMA-Büro, RMA
- RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA
- RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA, Kapitalmarkt

Der beschriebene Prozess ermöglicht die Früherkennung von Entwicklungen, die den Fortbestand des Fraport-Konzerns gefährden könnten.

Integraler Bestandteil des Risikomanagement Systems von Fraport ist zudem die Berücksichtigung finanzwirtschaftlicher Risiken. Dadurch wird die Abbildung von Finanzinstrumenten insgesamt und insbesondere auch von Sicherungsgeschäften in der Rechnungslegung überwacht und gesteuert. Dieser Prozess ist unter den finanzwirtschaftlichen Risiken („Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 Nr. 1 HGB und § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB) beschrieben. Bei Fraport stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-Systems dar.

## Organisation des Chancenmanagements

Das Chancenmanagement des Fraport-Konzerns hat zum Ziel, Chancen frühestmöglich zu identifizieren sowie zu bewerten und geeignete Maßnahmen anzustoßen, damit Chancen wahrgenommen werden und zu geschäftlichem Erfolg führen. Dabei sollen sowohl Chancen für bestehende Geschäfte als auch Chancen aus neuen Geschäftsfeldern beurteilt werden.

Die Erkennung und Erhebung von Chancen erfolgt durch die für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche und die Konzern-Gesellschaften ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvierenden Planungsprozesses. Eine Chancenabfrage erfolgt regelmäßig im Rahmen der Risikoberichterstattung durch die Abteilung REW-RS.

Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im Planungsprozess Chancen im Fokus, die für den Konzern von strategischer Bedeutung sind. Im Rahmen des Planungsprozesses wertet Fraport Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeldszenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche. Darüber hinaus beobachtet Fraport die erkennbaren Trends bei Wettbewerbern, Kunden (zum Beispiel den Fluggesellschaften, Passagieren und Mietern), aber auch in branchenfremden Geschäften, die Auswirkungen auf den Luftverkehr im Allgemeinen und den Betrieb von Flughäfen im Besonderen haben. Fraport strebt an, die wertschaffenden, bereits betriebenen Geschäftsfelder, weiterzuentwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert Fraport in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um sie langfristig wertschaffend zu betreiben.

Neben dem Chancenmanagement durch die Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften nutzt Fraport auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten, zum Beispiel der Digital Factory oder dem Netzwerk Plug and Play LLC, zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln.

## Geschäftsrisiken und -chancen

Im Folgenden werden die Risiken und Chancen erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation sowie Auswirkungen auf die Stakeholder von Fraport zum Bewertungsstichtag 31.12.2024 haben könnten. Als Bewertungsgrundlage dient generell jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum ab dem Bewertungsstichtag. Ferner werden mögliche infrastrukturelle Risiken entsprechend ihren längerfristigen Auswirkungen betrachtet und bewertet. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services). Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

Die Fraport AG ist die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Chancen und Risiken. Die Risikobewertung erfolgt ausschließlich für die Bewertung von Risiken ohne Berücksichtigung eventueller Chancen. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen findet nicht statt.

Die wesentlichen und weitere ausgewählte Einzelrisiken und -chancen werden nachfolgend beschrieben:

## Geschäftsrisiken und Chancen

### Strategische Risiken und Chancen

#### Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken	Maßnahmen	Trend →
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die globale wirtschaftliche Entwicklung kann sich insgesamt stärker als erwartet abkühlen und sich negativ auf die Passagier- und Luftfrachtnachfrage auswirken.</li> <li>Hohe Inflationsraten können das verfügbare Einkommen privater Haushalte mindern. Die verminderte Kaufkraft sowie Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der Teuerungsraten können sich negativ auf Flugbuchungen auswirken.</li> <li>Hohe Zinsen zur Eindämmung der Teuerung können sich stärker als erwartet auf die Refinanzierung von Staaten und Unternehmen sowie auf die globale Wirtschaftsentwicklung auswirken. Die Folge wäre eine negative Auswirkung auf die geplante Verkehrsentwicklung.</li> <li>Infolge von langanhaltend hohen Energiepreisen kann die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie leiden und der Luftverkehrsstandort Deutschland geschwächt werden.</li> <li>Im Welthandel kann der Trend zu mehr nationalem Protektionismus und der damit einhergehenden Verschärfung von Handelszöllen – insbesondere vor dem Hintergrund der Ankündigungen der US-Regierung – die exportorientierte deutsche Wirtschaft beeinträchtigen.</li> <li>Wachstumsbremsend auswirken kann sich zudem die Schwächung der EU durch divergierende Interessen und ein entsprechendes Agieren der Mitgliedsländer.</li> <li>Bestehende und schwelende weltweite geopolitische Krisenherde können die wirtschaftliche Entwicklung belasten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Starke geografische Diversifikation und Fokus auf unterschiedliche Passagiergruppen der Konzern-Flughäfen, um gesamtwirtschaftliche Einzelrisiken zu reduzieren.</li> <li>Durch regional unterschiedliche Wachstumspotenziale der Konzern-Flughäfen können geopolitische Risiken, restriktive politische Eingriffe und Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder ausbalanciert werden.</li> </ul>	<p><b>Risiko-Bewertung:</b> wesentlich</p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Deutlicher Rückgang der Inflation und Erholung der Konjunktur führen zu höheren verfügbaren Einkommen und einer robusten Nachfrageerholung. Geschäftsreisen und Luftfracht können vom Wirtschafts- und insbesondere Exportaufschwung profitieren.</li> <li>Eine schnellere Beendigung der Kriege in der Ukraine und in Nahost, mit einer nachhaltigen geopolitischen Entspannung, kann die globale Wirtschaft beleben und die Luftverkehrsentwicklung stützen.</li> <li>Die rasche Finalisierung von Handelsabkommen mit Ländern mit hohem Luftfrachtpotenzial kann die Luftfrachtentwicklung in Frankfurt vorantreiben.</li> <li>Durch einen weiteren Ausbau des E-Commerce-Geschäfts kann der Luftfrachtstandort Frankfurt gestärkt werden.</li> </ul>		

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

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

Risiken	Maßnahmen	Trend →
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kriege und geopolitische Krisen können unter anderem steigende Energiekosten und anhaltende Nachfrage- und Angebotsreduzierungen zur Folge haben.</li> <li>Steigende Rohöl- und damit Kerosinpreise können zu einer Erhöhung der Flugticketpreise führen und damit die Luftverkehrsnachfrage dämpfen. Bei intensivem Wettbewerb können steigende Rohölpreise zu Zahlungsschwierigkeiten finanzschwächerer Fluggesellschaften führen und damit eine Angebotsreduzierung zur Folge haben.</li> <li>Weitere Kostenerhöhungen bei Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren sowie der Luftverkehrssteuer verschärfen das Standortrisiko und führen zu Wettbewerbsnachteilen und entsprechenden wirtschaftlichen Einbußen. Das Angebot wird gekürzt oder erst gar nicht in Deutschland aufgebaut; ggfs. Abwanderung auf andere ausländische Drehkreuze.</li> <li>Die in anderen europäischen Ländern bereits geplanten bzw. eingesetzten Maßnahmen zur Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs können bei Realisierung in Deutschland die Verlagerung auf alternative Transportmittel (Bahn und Pkw) bedeuten und so die Nachfrage nach Flugreisen dämpfen. Passagiere, die keine alternativen Transportmittel nutzen können oder wollen, können zu ausländischen Flughäfen abwandern und dem Flughafen Frankfurt in der Folge verloren gehen.</li> <li>Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die Luftfahrtbranche nach wie vor. Auflagen zum Klima- und Lärmschutz und entsprechende Steuern und Gebühren verteuern Flugreisen und greifen meist einseitig in den Markt und Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs ein. Zielverschärfungen im Rahmen des Green Deals (Fit for 55) der Europäischen Union und die damit verbundene Revision der Emissionshandelsrichtlinie sowie die verbindliche Vorgabe von Sustainable Aviation Fuel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuierliche Marktbeobachtung und Analyse von Frühindikatoren zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen Veränderungen und Trends bei den Reise- und Frachtströmen</li> <li>Gezielte Vertriebsaktivitäten zur Steigerung von Luftfrachtnachfrage- und angebot</li> <li>Ausgewogene bedarfsorientierte Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben</li> <li>Attraktive Entgeltstrukturen</li> <li>Stärkung der Zusammenarbeit mit den Hauptkunden an den Konzern-Flughäfen</li> <li>Stärkung der Kooperation mit der Deutschen Bahn und Lufthansa für ein attraktives Intermodalitätsangebot am Flughafen Frankfurt</li> <li>Dialog mit der Politik zu Folgen für den Luftverkehrsstandort</li> <li>Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Nachhaltigkeitsprogrammen</li> <li>Aktive Mitarbeit in branchenbezogenen Verbänden</li> </ul>	<p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p>

<p>(SAF)-Quoten ab 2025 belasten den europäischen Standort im internationalen Vergleich einseitig. Werden die Maßnahmen nicht wettbewerbsneutral gestaltet, drohen strukturelle Wettbewerbsnachteile für den deutschen und europäischen Luftverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Breit geführte Debatten zum Klimaschutz können zu einer nachhaltigen Änderung des Reiseverhaltens und damit zu einer Reduzierung von Flugreisen führen.</li> <li>• Strengere Reiserichtlinien und die Konsolidierung von Geschäftsreisen können ebenfalls zu einer Reduktion der Flugreisenachfrage führen.</li> <li>• Die stärkere Nutzung digitaler Kommunikationsmedien kann zu einem stärkeren Rückgang als erwartet in der Nachfrage nach Geschäftsreisen führen.</li> <li>• Stationierungsentscheidungen, geänderte Streckenführungen und Flottenentwicklungen sowie sich ändernde Kundenpräferenzen für Quell- und Zielmärkte für die Wahl von Fluggesellschaften und Flughäfen könnten sich zum Nachteil von Fraport auswirken.</li> <li>• Auch der Marktzugang muss für Fluggesellschaften gewährleistet sein.</li> <li>• Lieferengpässe und Qualitätsmängel reduzieren die global verfügbare Flottenkapazität und können zu Angebotsreduzierungen führen.</li> <li>• Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen Osten sowie am Istanbul-Airport bedeuten eine Angebotsausweitung die zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigeströme führen können.</li> <li>• Der demografische Wandel führt zu einem erheblichen Arbeitskräftemangel auch im Luftverkehrssektor. Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken.</li> <li>• Terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden können die Nachfrage nach einzelnen Reisezielen negativ beeinflussen.</li> <li>• Verluste von Marktanteilen insbesondere durch Kundenverluste beim Ground Handling an Drittabfertiger können Erlösausfälle bei den Bodenverkehrsdienstentgelten nach sich ziehen.</li> </ul>		
--	--	--

#### Chancen

- Urlaubsreisen und damit auch touristische Flugreisen führen die Konsumprioritätenliste der Deutschen an. Auch bei einer schwierigen wirtschaftlichen Ausgangslage, wird eher in anderen Konsumbereichen gespart. Auch im Geschäftsreiseverkehr könnte es zu einem stärkeren Aufholeffekt als erwartet kommen.
- Bisherige Entwicklungszyklen im Luftverkehr zeigen, dass Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise belasten. Langfristige Prognosen gehen weiterhin von einer wachsenden Nachfrage im globalen Flugverkehr aus.
- Marktaustritte von Fluggesellschaften führen zu einer Konzentration etablierter Fluggesellschaften auf die größeren deutschen Flughäfen, wovon Umsteigerverkehre am Frankfurter Flughafen profitieren können.
- Größere Reichweiten kleinerer Flugzeugtypen bieten die Chance für neue dezentrale Interkontverbindungen ab Frankfurt.
- Hohe Anbindungsqualität an das Schienennetz der Deutschen Bahn am Standort Frankfurt sichert auch bei Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene die Nachfrage aus aktuell innerdeutschen Umsteigerverkehren und gestaltet sich als großer Wettbewerbsvorteil. Verbesserungen des intermodalen Produkts wie durchgehendes Ticketing und durchgängiger Gepäcktransport können den Bahn-Zubringer-Verkehr stärken und sich positiv auf das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens auswirken.
- Kapazitätssteigerungen an den Konzern-Flughäfen sind in Umsetzung beziehungsweise abgeschlossen, womit eine Qualitätsverbesserung für Fluggesellschaften und eine höhere Passagierzufriedenheit angestrebt wird. Damit kann Fraport stärker als erwartet am langfristigen Wachstum des Luftverkehrsmarkts partizipieren.
- Bei einer Liberalisierung von Luftverkehrsrechten können sich neue Märkte für den Luftverkehr öffnen und bereits bestehende Märkte vergrößert werden.
- Eine internationale Angleichung bisher wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen kann den globalen Wettbewerb fairer gestalten und Abwanderungsrisiken eindämmen. Es besteht die Chance, dass Airlines aufgrund des bestehenden sehr guten Zubringerangebots, der Intermodalität und der Cargo-Nachfrage die Interkontinentalflotte in Frankfurt weiter ausbauen und damit den Passagier- und Cargo-Verkehr stärken.
- Digitalisierung und Innovationen eröffnen neue Chancen, Prozesse zu verbessern, die Effizienz zu steigern und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

**Operative Risiken und Chancen**

**Risiken und Chancen aus Investitionsprojekten am Standort Frankfurt**

Die Bauinvestitionen am Flughafen Frankfurt werden in zwei getrennten Programmen geführt: „FRA-Nord“ für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie „Ausbau Süd“ für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte. Das Projekt „Ausbau Süd“, insbesondere der Bau des neuen Terminal 3, verläuft trotz einer herausfordernden Marktsituation für Bauleistungen weiterhin stabil innerhalb des Terminplans (siehe auch Kapitel „Wesentliche Standorte“). Angespannten Lieferketten, begrenzter Materialverfügbarkeit und hohen Kostensteigerungen kann in Teilen mit einer vorausschauenden Beschaffungsstrategie begegnet werden. Aufgrund des vorhandenen Baufortschritts konnten die Risiken gegenüber dem Vorjahr reduziert werden. Dennoch bestehen die nachfolgenden Risiken:

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

**Entwässerung Parallelbahnsystem**

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

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

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

- Chancen**
- Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt Fraport darauf ab, seine Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und/oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen wird. Aus der breiten Diversifizierung der Unternehmensbeteiligungen ergeben sich Chancen gegenüber der Fokussierung auf einen Standort.
  - Umsetzung von Infrastrukturprogrammen an vielen Konzern-Standorten zur Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Servicequalität

Im Ausbauprojekt an dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, sind die Baumaßnahmen für das neue Passagierterminal zu einem großen Teil abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des neuen Passagierterminals ist für Ende März 2025 vorgesehen. Aufgrund der Größe und Komplexität des Ausbauprojektes bestehen weiterhin mögliche Risiken. Diese werden wie im Vorjahr zum Bilanzstichtag aber als „moderat“ bewertet.

Die Wiederherstellungsmaßnahmen infolge der Überschwemmungen im Mai 2024 am Konzern-Flughafen Porto Alegre in Brasilien sind weitestgehend abgeschlossen. Die Start- und Landebahn ist seit dem 16. Dezember 2024 wieder vollumfänglich betriebsfähig. Der 24-Stunden-Betrieb an sieben Tagen pro Woche wurde ebenfalls im Dezember 2024 wieder aufgenommen. Bis zum Jahresende 2024 wurden Versicherungsleistungen und vorläufige Kompensationen vom Konzessionsgeber in Höhe von insgesamt rund BRL 550 Mio. an Fraport Brasil Porto Alegre ausgezahlt. Die abschließende Höhe der Kompensationsleistungen kann voraussichtlich erst nach Abschluss aller Wiederherstellungsmaßnahmen im Jahr 2025 vom Konzessionsgeber final bestätigt werden.

Im Ausbauprojekt der Konzern-Gesellschaft Antalya II am Flughafen Antalya wurde Ende März 2024 die bestehende Brückenfinanzierung bis September 2025 verlängert und aufgestockt. Eine Anschlussfinanzierung wird derzeit vorbereitet. Hierzu wurden durch die Gesellschaft bereits Gespräche mit dem Bankenmarkt aufgenommen. Diese befinden sich im fortgeschrittenen Stadium. Daher wird die Eintrittswahrscheinlichkeit, dass die Anschlussfinanzierung nicht abgeschlossen werden kann, als gering eingestuft.

Folgendes Risiko ist nach dem Bilanzstichtag neu aufgetreten:  
 Der vorherige Betreiber der Duty Free-Flächen am Flughafen Antalya hat im Zusammenhang mit der Beendigung des Duty Free-Konzessionsvertrags zum 31. Dezember 2024 Schiedsklage gegen die Konzern-Gesellschaft Antalya I und die Fraport AG eingereicht. Eine Entscheidung in diesem Verfahren wird im Jahr 2026 erwartet. Der vorherige Betreiber hat den Betrieb der Duty-Free-Shops in der bisherigen Infrastruktur bis zur Aufstellung des Geschäftsberichts noch nicht eingestellt. Dadurch verzögert sich die Übernahme der bestehenden Duty-Free-Flächen durch den designierten neuen Betreiber. Dieser baut plangemäß die Duty-Free-Flächen in der neuen Infrastruktur aus und rechnet damit, zur Eröffnung der neuen Infrastruktur den Betrieb sämtlicher Duty-Free-Flächen am Flughafen Antalya zu übernehmen. Sollte sich dies jedoch verzögern, besteht das Risiko, dass es zu Planabweichungen insbesondere bei den geplanten Umsätzen und somit zu einem negativen Ergebnis- und Liquiditätseffekt kommen kann.

**Personalrisiken und -chancen**

<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhte Personalfuktuation infolge attraktiveren Arbeitsmarkts und intern erhöhter Arbeitsbelastung</li> <li>• Erschwerte Rekrutierung aufgrund aktueller Bedingungen am Arbeitsmarkt</li> <li>• Ausbildungszeiten bei Rekrutierung geringer qualifizierter Arbeitnehmer und damit spätere Verfügbarkeit</li> <li>• Personalengpässe in der Luftverkehrsbranche können sich negativ auf die operative Leistungserbringung und resultierend auf die erwartete Geschäftsentwicklung auswirken.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reorganisation des Personalbereichs im Rahmen des strategischen Programms HRneo</li> <li>• Verbesserung der IT-Unterstützung der Personalprozesse</li> <li>• Neuausrichtung der Rekrutierungsprozesse und Qualifizierungsmaßnahmen</li> <li>• Temporäre Gewährung von Arbeitsmarktzulagen zur Personalgewinnung, Anreize durch übertarifliche Vergütungsregelungen</li> <li>• Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität durch moderne Arbeitsformen</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> moderat</p> 
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivitätssteigerung durch Vergütungsregelungen und Arbeitszeitmodelle (z.B. mobile Arbeit)</li> </ul>		
<p><b>Risiko Bestandsaustrocknung – ZVK</b></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. Dadurch steigt das Risiko, dass die ZVK Ausgleichsbeträge von Fraport fordert, um die Deckungslücken auszugleichen.</p>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche mit der ZVK über verschiedene Lösungsansätze</li> <li>• Für Beschäftigte der Bodenverkehrsdienste in der Fraport AG wurde im Kontext der Einführung des Branchentarifvertrags eine Vereinbarung mit der ZVK geschlossen. Eine Bestandsaustrocknung für dieses Personal ist abschließend ausgeschlossen.</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> wesentlich</p> 

**Risiken außergewöhnlicher Störfälle**

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

**Cyber Risiken**

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

**Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen**

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

<p><b>Zinsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten</li> <li>• Zukünftige Zinssatzerhöhungen können sich stärker als erwartet auf die geplanten Refinanzierungsmaßnahmen auswirken</li> <li>• Erhöhte Zinsaufwendungen aus der Bewertung von langfristigen Rückstellungen</li> <li>• Risiko eines negativen Marktwerts von Zinssicherungsinstrumenten durch das Absinken des Marktzinsniveaus, sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss von Festzinsvereinbarungen für Großteil der Finanzverschuldung</li> <li>• Monitoring: Quartalsweise Durchführung von Simulationen zum Zinsänderungsrisiko</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> bedeutend</p> 
--	---	---

<p><b>Währungsrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Umsätze, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind</li> <li>• Veränderung zum Vorjahr aufgrund von ausgleichenden Effekten bei Zahlungsströmen bei ausländischen Konzerngesellschaften</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortlaufender Verkauf der nicht währungskongruent gedeckten Währung oder Abschluss von Devisentermingeschäften</li> <li>• Enges Monitoring der Risikopositionen und Überwachung der Risikolimit</li> </ul>	<p><b>Trend</b> ↓</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 
<p><b>Kreditrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Originäre und derivative Finanzinstrumente, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann</li> <li>• Neben gerateten Investments sind in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen auch Investments in Anleihen ohne Rating möglich</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten bei Emittenten und Kontrahenten mit Rating nur mit Bonität von mindestens „BBB-“</li> <li>• Die Ratings der Emittenten werden regelmäßig überprüft, um bei Bedarf Entscheidungen zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat zu treffen</li> <li>• Investments in Anleihen ohne Rating werden fortlaufend in der Berichterstattung aufgeführt</li> <li>• Limit-Obergrenzen werden, sofern erforderlich, der Bonitätsentwicklung angepasst</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 
<p><b>Sonstige Preisrisiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Marktbewertung der Finanzanlagen unterliegt Marktschwankungen ohne Einfluss auf den Cash Flow</li> <li>• Die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert unterliegt Schwankungen</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 
<p><b>Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die weitere mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategie der „Vorratsfinanzierung“, um damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen, abzusichern.</li> <li>• Die Mittel aus der strategischen Liquiditätsreserve werden fortlaufend der Höhe nach kontrolliert und bei Reduzierung gegebenenfalls wieder aufgefüllt</li> </ul>	<p><b>Trend</b> →</p> <p><b>Risiko-bewertung:</b> gering</p> 
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorteilhafte Wechselkurs- und Zinsentwicklungen könnten zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses des Konzerns führen.</li> <li>• Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.</li> </ul>		

**Rechtliche und Compliance-Risiken**

Risiko	Maßnahmen	Trend →
<p>Änderungen von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken, Gesetzes- und Regelverstöße mit negativen finanziellen Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Änderungen im Luftverkehrsrecht, im Bundespolizeigesetz, im Planungs- und Umweltrecht und in sicherheitsrelevanten Bestimmungen, allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, im Kartellrecht, Datenschutzrecht und im Arbeitsrecht sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen</li> <li>• Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation</li> <li>• Kartellrechtsverstöße</li> <li>• Änderungen steuerlicher Vorschriften, der Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften mit negativen Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontinuierliche Analyse von rechtlichen Änderungen zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen</li> <li>• Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation</li> <li>• Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System</li> <li>• Weiterentwicklung des zentralen IKS</li> <li>• Verhaltenskodex</li> <li>• Hinweisgebersystem</li> <li>• Fortlaufendes Monitoring von Steueränderungen</li> <li>• Regelmäßiger Austausch mit den steuerlichen Betriebsprüfern</li> </ul>	<p><b>Trend →</b></p> <p><b>Risiko-bewertung: bedeutend</b></p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechtliche oder steuerliche Änderungen oder gerichtliche Entscheidungen mit positiven Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die finanziellen Kennzahlen des Fraport-Konzerns</li> </ul>		

**Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung**

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Die Chancensituation stellt sich im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr dar. Die Gesamtrisikolage im Geschäftsjahr 2024 hat sich im Wesentlichen durch den Fortschritt in den Flughafenausbauprogrammen im Konzern weiter verbessert, wobei gegenläufige Effekte resultierend aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der angespannten Lage im Markt-, Wettbewerbs- und regulatorischen Umfeld Auswirkungen auf die zukünftige Geschäftsentwicklung haben können. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung aus den vorstehend beschriebenen Einzelrisiken oder aus Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der erwarteten weiteren Entwicklungen im Fraport-Konzern sehr unwahrscheinlich. Der Vorstand ist davon überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung und die Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bilden und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

**Angaben zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 4 HGB und § 315 Absatz 4 HGB**

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll-System des Fraport-Konzerns überwacht die Einhaltung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung und gesetzlicher Vorgaben. Es orientiert sich dabei am Rahmenwerk des Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Die Fraport AG versteht das Interne Kontroll- und Risikomanagement System im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess der Fraport AG als Prozess, der in das unternehmensweit geltende interne Kontroll- und Risikomanagement System eingebettet ist. Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften.

Der Abschlussprozess der Fraport AG ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Termin und Verantwortlichkeiten enthält. Prozessfortschritt und Terminplan werden systemunterstützt durch die Hauptbuchhaltung überwacht. Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche) und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisierter Abläufe in Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbüchern und Leitfäden dokumentiert.

Bei der Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP ECC 6.0 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP ECC 6.0 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt. Im Rahmen

der Abschlussarbeiten der Hauptbuchhaltung ist ein Vier-Augen-Prinzip implementiert und es werden zudem manuelle, nachgelagerte Überwachungskontrollen mit dem Ziel durchgeführt, Vollständigkeit und Richtigkeit der von den Nebenbuchhaltungen erfassten Posten sicherzustellen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

Sowohl systemseitig als auch personell und organisatorisch ist eine Funktionstrennung der am Rechnungslegungsprozess beteiligten Abteilungen gewährleistet. Der Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen zu rechnungslegungsrelevanten Systemen liegt ein SAP-Berechtigungskonzept der Fraport AG zugrunde.

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse (Handelsbilanz I) von Muttergesellschaft und Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen zu den nach konzernerheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellten Einzelabschlüssen (Handelsbilanz II) erfolgt dezentral bei den Gesellschaften. Zur Gewährleistung einer konzernerheitlichen Bilanzierung und Bewertung hat Fraport eine IFRS-Konzern-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, auf deren Grundlage die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen die Überleitung der Handelsbilanz I auf die Handelsbilanz II vornehmen. Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungsprozesses wird durch die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen im Rahmen einer konzerninternen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen werden, soweit möglich, systemseitig in SAP BPC durchgeführt. Die Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen auf Ebene der einbezogenen Unternehmen erfolgt zentral bei der Fraport AG auf Basis eines Benutzerberechtigungskonzepts. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen, insbesondere hinsichtlich der Vollständigkeit und der Qualität der Berichtsdaten, werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in der Konzern-Bilanzierung durchgeführt. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird jährlich mithilfe eines Control Self Assessments überprüft.

Die Erstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt bei der Konzern-Bilanzierung der Fraport AG. Der Konzern-Abschlussprozess ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Terminen und Verantwortlichkeiten enthält. Der Prozessfortschritt sowie Berichtsfristen und die Vollständigkeit des Konzern-Berichtswesens werden durch die Konzern-Bilanzierung überwacht.

Die Erstellung des Konzern-Anhangs erfolgt im Rahmen des Konzern-Abschlussprozesses durch die Konzern-Bilanzierung. Soweit erforderlich, erfolgt nach Erstellung des Konzern-Anhangs eine nachgelagerte Kontrolle der Angaben im Konzern-Anhang durch zentrale beziehungsweise dezentrale Fachabteilungen.

Für die Erstellung des zusammengefassten Lageberichts ist grundsätzlich der Zentralbereich Finanzen und Investor Relations verantwortlich. Dieser konsolidiert die von den Fachbereichen gelieferten Informationen. Eine nachgelagerte Kontrolle der konsolidierten Informationen erfolgt wiederum durch die Fachabteilungen.

Wesentliche Teilprozesse des Fraport-AG- sowie Konzern-Rechnungslegungsprozesses sowie die darin enthaltenen internen Kontrollen sind planmäßig Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

## Angaben zum zentralen Internen Kontroll-System<sup>1)</sup>

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

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

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

Basierend auf den gesamthaften Informationen liegen dem Vorstand keine Hinweise vor, dass das Risikomanagement- oder das zentrale Interne Kontroll-System zum 31. Dezember 2024 nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Da inhärente Risiken einer Entdeckungswahrscheinlichkeit unterliegen, kann ein als angemessen und wirksam beurteiltes Risikomanagement- oder zentrales Internes Kontroll-System eine vollständige Erfassung aller potenziellen Risiken oder einen Ausschluss von Prozessverstößen jeder Art nicht gänzlich sicherstellen.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats ist systematisch in die Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagement- und zentralen Internen Kontroll-Systems eingebunden. Er erhält halbjährlich eine Berichterstattung zur aktuellen Risiko- und Chancensituation sowie jährlich die Ergebnisse des CSA des zentralen Internen Kontroll-Systems vorgestellt.

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

## Prognosebericht

### Hinweis zur Prognoseberichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Einflüsse wie Terroranschläge, Kriege, weitere Pandemien, Naturkatastrophen oder wesentliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten beeinträchtigt werden. Sie basieren auf den zu Beginn des Geschäftsjahres 2025 in der EU anzuwendenden IFRS Rechnungslegungsstandards (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4). Klimabezogene Aspekte sind in den prognostizierten Verkehrsentwicklungen soweit vorhersehbar berücksichtigt.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen von den prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ enthalten.

### Gesamtaussage des Vorstands

Trotz geopolitischer Unsicherheiten geht der Vorstand von einer insgesamt positiven Geschäftsentwicklung im Jahr 2025 aus. Mit der neuen Konzern-Strategie Fraport.2030 hat der Vorstand das Fundament gelegt, um aktuellen und zukünftigen strategischen Herausforderungen zu begegnen.

Für den Flughafen Frankfurt erwartet der Vorstand nach einem Passagieraufkommen von rund 61,6 Mio im Geschäftsjahr 2024 einen moderaten Anstieg der Passagierzahlen in 2025 bis maximal 64 Mio. Getragen wird die Verkehrsentwicklung vor allem von einer Zunahme der touristischen Verkehre innerhalb Europas sowie dazugehöriger Zubringerverkehre. Für die internationalen Konzern-Flughäfen prognostiziert der Vorstand ebenfalls eine positive Verkehrsentwicklung in 2025.

Der Anstieg der Passagierzahlen und Anpassungen der Flughafenentgelte werden sich erhöhend auf den Konzern-Umsatz in 2025 auswirken. Demgegenüber führt der schrittweise Abschluss der Bautätigkeiten in Lima zu rückläufigen Umsatzerlösen aus IFRIC 12. Unter Berücksichtigung höherer operativer Kosten, unter anderem aus Personalkostensteigerungen, rechnet der Vorstand beim **Konzern-EBITDA** mit einem moderaten Zuwachs im einstelligen Prozentbereich. Aufgrund des Entfalls des Veräußerungserlöses der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in St. Petersburg wird das **Konzern-Ergebnis** unter dem Niveau von 2024 erwartet. Adjustiert um diesen Effekt wird das Konzern-Ergebnis in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen. Der **ROFRA** wird in etwa auf dem Niveau von 2024 erwartet. Der **Free Cash Flow** wird sich im Jahr 2025 aufgrund eines spürbar rückläufigen Investitionsvolumens signifikant verbessern und nahe des Break-Even liegen.

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

Auf der Ebene der Fraport AG erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2025 einen Anstieg des **Jahresüberschusses**. In Abhängigkeit des Verkehrswachstums in Frankfurt sowie der Erträge aus Beteiligungen wird der Jahresüberschuss bis zu einer Höhe von 400 Mio € prognostiziert. Trotz des weiterhin negativ erwarteten Free Cash Flow auf der Ebene der Fraport AG wird die **Liquidität** aufgrund umfassender Finanzierungsmaßnahmen in etwa auf dem Niveau von 2024 erwartet und damit weiterhin signifikant über dem Zielwert von 1 Mrd € liegen.

Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung durch die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ beschriebenen Einzelrisiken oder Kombinationen der Einzelrisiken ist aus Sicht des Vorstands unter Berücksichtigung der erwarteten weiteren Entwicklungen im Fraport Konzern sehr unwahrscheinlich. Neben dem Abschluss der Transaktion zum Verkauf der Anteile am Flughafen in Delhi und dem Zuschlag der Konzession zum Betrieb des Flughafens Kalamata in Griechenland sind in den Prognosewerten keine weiteren Effekte aus anorganischen Zuwächsen oder Reduktionen enthalten.

## Geschäftsausblick

### Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2025

#### Entwicklung der Struktur

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts waren dem Vorstand keine wesentlichen Maßnahmen oder Effekte bekannt, die sich maßgeblich auf die Struktur des Konzerns auswirken können und wesentlich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen. Mit der Veräußerung der Anteile am Flughafen Delhi beendet Fraport sein Engagement in Indien, dies hat keinen maßgeblichen Effekt auf die Konzern-Struktur im Prognosezeitraum.

#### Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ entwickelt Fraport seine Geschäftsaktivitäten und Konzern-Standorte kontinuierlich weiter (siehe auch Kapitel „Strategie“). Im Jahr 2025 sind in diesem Kontext die Inbetriebnahmen neuer Terminal-Kapazitäten an den Standorten in Lima und Antalya geplant, die die Wettbewerbspositionen der Flughäfen langfristig stärken. Im Zusammenhang mit dem Zuschlag der Konzession zum Betrieb des Flughafens Kalamata in Griechenland erwartet der Vorstand, vorbehaltlich ausstehender Genehmigungen, eine Unterzeichnung des Vertrags in 2025, mit einem möglichen Konzessionsbeginn Ende 2025.

Fraport zielt weiter darauf ab, seine Flughafenexpertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport wird bei geeigneten Opportunitäten die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen prüfen.

#### Entwicklung der Strategie und des Steuerungssystems

Nach der Vorstellung der neuen Strategie und in diesem Zusammenhang überarbeiteten Steuerungssystems im Berichtsjahr 2024 waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts dem Vorstand keine wesentlichen Maßnahmen oder Effekte bekannt, die sich maßgeblich auf die Strategie oder das Steuerungssystem des Konzerns in 2025 auswirken werden. Auch die strategische Ausrichtung des Finanzmanagements wird unverändert erwartet.

### Prognostiziertes wirtschaftliches Umfeld 2025

#### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der globale Wirtschaftsausblick für das Jahr 2025 bleibt aufgrund vieler Unsicherheiten gedämpft. Es wird von einem unterdurchschnittlichen weltweiten Wachstum im Vergleich zum langjährigen Durchschnitt ausgegangen. Der internationale Währungsfonds prognostiziert für das laufende Jahr ein globales Wachstum von etwa 3,3 %. Für den Welthandel wird mit rund 3,2 % gerechnet.

Die US-Wirtschaft dürfte sich laut IWF mit einem Plus von 2,7 % entwickeln. Die Zuwachsraten in den Schwellenländern werden über den Werten der Industrieländer vorausgesagt, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich eingeschätzt wird. Für die chinesische Wirtschaft wird von einer im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau weiter nachlassenden Wirtschaftsdynamik von 4,6 % ausgegangen. Die Aussichten für die Entwicklung im Euroraum liegen bei 1,0 %. Für die deutsche Wirtschaft wird weiterhin eine Entwicklung unterhalb des europäischen Durchschnitts mit einem leichten Plus von 0,3 % erwartet.

Für die Länder der Konzern-Standorte werden folgende BIP-Entwicklungen für das Jahr 2025 prognostiziert: USA 2,7 %, Slowenien 2,6 %, Brasilien 2,2 %, Peru 2,6 %, Griechenland 2,0 %, Bulgarien 2,5 % und Türkei 2,7 %.

Quelle: IWF (Oktober 2024, Januar 2025), Deutsche Bank Research (Dezember 2024), Deka Bank (Dezember 2024), ifo Institut (Dezember 2024), Statistisches Bundesamt (Januar 2025).

#### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Prognoseberichts waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2025 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben könnten.

#### Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die International Air Transport Association (IATA) für 2025 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 8,0 % gegenüber 2024 aus. Damit würde der globale Luftverkehr die Vorkrisenwerte aus dem Jahr 2019 um rund 13 % übertreffen. Regional nimmt die IATA folgende Erholungsraten gegenüber dem Vorkrisenjahr auf Basis der RPK an:

## Prognostizierter Anstieg verkaufter Sitzplatzkilometer 2025 gegenüber 2019 nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber 2019 in %	
Welt	+13,0
Europa	+11,0
Nordamerika	+11,0
Asien/Pazifik	+14,0
Lateinamerika	+17,0
Nahost	+18,0
Afrika	+15,0

Der Airports Council International (ACI) geht im Jahr 2025 für Europa ebenfalls von einem weiteren Wachstum des Passagierverkehrs aus und erwartet ein Plus von 6 % gegenüber dem Vorkrisenniveau. Für die Luftverkehrsnachfrage von und nach Deutschland, also die O&D-Nachfrage, rechnen die International Air Transport Association (IATA) und Tourism Economics mit einem Passagieraufkommen von 94 % des Niveaus von 2019. Die unterproportionale Erholungsrate führen Luftfahrtverbände primär auf hohe Standortkosten in Deutschland zurück.

Quelle: IATA Global Outlook for Air Transport (Dezember 2024), ACI European Airport Traffic Forecast Scenarios (Mai 2024), IATA & Tourism Economics Air Passenger Forecast (Dezember 2024), ADV Pressemitteilung (13.12.2024), Publikation BDL zu Standortkosten

## Prognostizierter Geschäftsverlauf 2025

Im Einklang mit den branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand eine insgesamt positive Verkehrsentwicklung der Konzern-Flughäfen im Jahr 2025, die jedoch unterschiedlich stark ausfallen wird. Am Standort **Frankfurt** wird die Passagierentwicklung weiter von eingeschränkten Kapazitäten der Deutschen Lufthansa, aufgrund von Wartungen des Kurzstreckenfluggeräts sowie anhaltender Lieferverzögerungen von Langstreckenflugzeugen, begrenzt. Trotz der Kapazitätsengpässe des Hauptkunden erwartet der Vorstand eine weitere Verkehrserholung am Standort Frankfurt. Nach einem Passagieraufkommen von rund 61,6 Mio im Geschäftsjahr 2024 geht der Vorstand für das Geschäftsjahr 2025 von einem moderaten Anstieg der Passagierzahl bis maximal 64 Mio aus. Getragen wird die Verkehrsentwicklung vor allem von einer Zunahme touristischer Verkehre innerhalb Europas sowie dazugehöriger Zubringerverkehre, insbesondere außerhalb der Lufthansa Gruppe.

An den **internationalen Konzern-Flughäfen** wird ebenfalls mit einer positiven Verkehrsentwicklung gerechnet, die sich wie folgt darstellt:

Am Flughafen **Ljubljana** sowie an den brasilianischen Konzern-Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wird ein Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr erwartet. Die Standorte werden jedoch voraussichtlich weiter unter dem Vorkrisenniveau des Geschäftsjahres 2019 bleiben. Das Wachstum am Flughafen Porto Alegre wird dabei auch deutliche Aufholeffekte nach der mehrmonatigen Schließung im Jahr 2024 aufweisen. An den **14 griechischen Regionalflyhähfen** wird das Fluggastaufkommen auf dem hohen Vorjahresniveau von 2024 bis leicht darüber erwartet. In **Varna** und **Burgas** sowie in **Antalya** und **Lima** werden zum Teil deutliche Verkehrssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr prognostiziert.

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

## Prognostizierte Ertragslage 2025

Das konzernweit prognostizierte Passagierwachstum wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2025 auswirken. Darüber hinaus werden vor allem Preissteigerungen der Entgelte an den Standorten Frankfurt, Brasilien und Griechenland zu einer Umsatzsteigerung führen. Demgegenüber wird der schrittweise Abschluss der Bautätigkeiten in Lima zu spürbar rückläufigen Umsatzerlösen aus der Anwendung von IFRIC 12 führen. Einhergehend reduzieren sich ebenfalls die Materialaufwendungen im Zusammenhang mit IFRIC 12. Neben diesem Effekt rechnet der Vorstand auf der Aufwandsseite vor allem mit steigenden Personalkosten aufgrund erwarteter Tarifsteigerungen am Standort Frankfurt. Zum Zeitpunkt der Aufstellung der Prognose befanden sich die für den Standort Frankfurt maßgeblichen Tarifparteien des öffentlichen Dienstes (TVöD) in Verhandlungen, sodass sich Unsicherheiten bezüglich der Höhe der Tarifsteigerungen in 2025 ergeben. Steigende Konzessionsabgaben in den Konzern-Gesellschaften Fraport Greece und Lima werden die Aufwandsseite zusätzlich erhöhen. Die weitgehend ergebnisneutrale Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am Standort Frankfurt wird sich zusätzlich umsatz- und aufwandssteigernd

auswirken. Währungskurseffekte aus der Umrechnung der funktionalen Währungen der Konzern-Gesellschaften in Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie Fraport USA in die Konzern-Währung Euro können sich über die operative Geschäftsentwicklung hinaus positiv oder negativ auf die Ergebnisgrößen der Konzern-Gesellschaften auswirken.

Insgesamt rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2025 mit einem moderaten Zuwachs des **Konzern-EBITDA**, der sich im einstelligen Prozentbereich bewegen wird. Unsicherheiten resultieren insbesondere aus den prognostizierten Verkehrsentwicklungen sowie den laufenden Verhandlungen zum TVöD in Deutschland. Aufgrund des Entfalls des Veräußerungserlöses der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in St. Petersburg wird das **Konzern-Ergebnis** unter dem Niveau von 2024 erwartet. Adjustiert um diesen Effekt wird das Konzern-Ergebnis in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen. Belastungen resultieren dabei aus höheren Zinsaufwendungen, unter anderem aufgrund der Erfassung bislang aktivierter Zinskosten im Zusammenhang mit dem Terminal-Bau in Lima, sowie höheren Abschreibungen. In Abhängigkeit der Steigerung des EBITDA erwartet der Vorstand ein Konzern-Ergebnis, das in etwa auf dem Niveau von 2024 bis leicht darunter liegen wird. Der mögliche Rückgang wird dabei insbesondere aus dem Entfall des Veräußerungserlöses der Beteiligung VVSS Limited Liability Company in St. Petersburg resultieren. Die operative Ergebnisverbesserung bei gleichzeitig steigenden Assets wird zu einem **ROFRA** führen, der in etwa auf dem Niveau von 2024 liegen wird.

Auf der Ebene der **Fraport AG** erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2025 einen Anstieg des **Jahresüberschusses**. In Abhängigkeit des Verkehrswachstums in Frankfurt sowie der Erträge aus Beteiligungen wird der Jahresüberschuss bis zu einer Höhe von 400 Mio € prognostiziert.

Trotz der prognostizierten Ergebnisentwicklung plant der Vorstand, vor dem Hintergrund des weiterhin hohen Verschuldungsgrades, für das Geschäftsjahr 2025 keine **Dividende** zur Ausschüttung vorzuschlagen.

### Prognostizierte Segment-Entwicklung 2025

Die geplanten Verkehrsentwicklungen werden sich positiv auf die Umsätze der vier Fraport-Segmente auswirken. Der schrittweise Abschluss der Bautätigkeiten in Lima wird dagegen zu spürbar rückläufigen Umsatzerlösen aus IFRIC 12 im Segment International Activities & Services führen. Bezogen auf das EBITDA rechnet der Vorstand für das Segment **Aviation** in 2025 mit einer leichten Steigerung. Im Segment **Retail & Real Estate** erwartet der Vorstand, dass das EBITDA in etwa auf dem Niveau von 2024 bis leicht darüber liegen wird. Für das Segment **Ground Handling** prognostiziert der Vorstand eine Verbesserung des EBITDA gegenüber 2024, das jedoch weiter negativ bleibt. Trotz höherer variabler Konzessionsabgaben und des Wegfalls positiver Einmaleffekte unter anderem aus den COVID-19 bedingten Kompensationen der Konzern-Gesellschaft Fraport Greece rechnet der Vorstand für das Segment **International Activities & Services** mit einem moderaten EBITDA-Zuwachs.

### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2025

Der Vorstand erwartet im Jahr 2025 eine signifikante Verbesserung des **Free Cash Flow**, die sich im mittleren dreistelligen Mio-€-Bereich bewegen wird. Dies prognostiziert der Vorstand vor allem aufgrund eines spürbar rückläufigen Investitionsvolumens an den Standorten Frankfurt und Lima. In Abhängigkeit der operativen Ergebnisentwicklung wird der Free Cash Flow nahe dem Break-Even-Punkt liegen. Trotz geplanter Mittelabflüsse für den Erwerb der Konzession am Flughafen Kalamata in Griechenland, erwartet der Vorstand, dass die Netto-Finanzschulden in 2025 nahezu unverändert zu 2024 liegen werden. Mittelzu- und abflüsse im Zusammenhang mit Ausschüttungen oder Kapitalerhöhungen der internationalen Konzern-Gesellschaften, Währungskurseffekte sowie Veränderungen des Nettoumlaufvermögens beeinflussen die Entwicklung der Netto-Finanzschulden darüber hinaus.

Auf der Ebene der **Fraport AG** erwartet der Vorstand zwar einen ebenfalls signifikant verbesserten, aber weiterhin negativen Free Cash Flow. Trotz des negativen Free Cash Flows geht der Vorstand von einer nahezu unveränderten **Liquidität** aus, vor allem aufgrund umfangreicher Finanzierungsmaßnahmen.

### Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum wird eine positive Entwicklung der Weltwirtschaft und der globalen Passagierzahlen erwartet. Ein Erreichen des Passagierniveaus von 2019 wird in Frankfurt für 2027/28 prognostiziert. Auch für die Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand eine positive Verkehrsentwicklung.

Der Vorstand erwartet, dass das steigende Passagieraufkommen sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken wird und das Konzern-EBITDA weiter steigert. Die Inbetriebnahme der Terminals in Frankfurt und

Lima werden hingegen zu höheren Abschreibungen und dem Entfall der Aktivierungsmöglichkeit korrespondierender Zinsaufwendungen führen. Vor allem aufgrund dieser Effekte erwartet der Vorstand in den ersten Jahren des mittelfristigen Prognosezeitraums temporäre Belastungen des Konzern-Ergebnisses.

Infolge der Inbetriebnahme der Terminals in Lima in 2025 und in Frankfurt in 2026 sowie der einhergehenden schrittweisen Rückführung des Investitionsprogramms erwartet der Vorstand mittelfristig eine durchgreifende Erholung des Free Cash Flows, mit spürbar positiven Effekten auf die Netto-Finanzschulden ab dem Geschäftsjahr 2026. Aufgrund der rückläufigen Netto-Finanzschulden sowie der erwarteten Verbesserung des Konzern-EBITDA wird sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA über den Mittelfristzeitraum weiter verbessern, das heißt reduzieren.

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

Der Vorstand strebt im Prognosezeitraum zudem die Wiederaufnahme einer Dividendenzahlung an. Vor Beginn der Coronavirus-Pandemie umfasste die Dividendenpolitik eine Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG sowie eine im Vorjahresvergleich mindestens stabile Dividende. Der Vorstand sieht vor, der Hauptversammlung wieder einen Vorschlag zur Dividendenausschüttung zu machen, wenn sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA dem Niveau des Zielwerts von fünf annähert.

Frankfurt am Main, 11. März 2025

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte, Anke Giesen, Julia Kranenberg, Dr. Pierre Dominique Prümm, Prof. Dr. Matthias Zieschang

Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse und unterliegen einer Reihe von Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide liegen und die dazu führen könnten, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den Aussagen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören nicht ausschließlich, aber unter anderem, die Wettbewerbskräfte in liberalisierten Märkten, regulatorische Änderungen, der Erfolg der Geschäftstätigkeit sowie wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und ihre Konzern-Gesellschaften tätig sind. Leserinnen und Leser werden darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.