

## KONZERN-ABSCHLUSS

**188** Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

**189** Konzern-Gesamtergebnisrechnung

**190** Konzern-Bilanz

**191** Konzern-Kapitalflussrechnung

**192** Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

### ERÖFFNUNGSTERMIN TERMINAL 3 STEHT FEST

Seit Oktober 2025 ist Terminal 3 behördlich abgenommen, inklusive Brandschutz. Die feierliche Eröffnung soll am 22. April 2026 stattfinden. Der erste Betriebstag ist am 23. April 2026. Mit den behördlichen Abnahmen startet Fraport nun in die Phase der Restarbeiten. Dazu zählen beispielsweise der Einbau der insgesamt 19 Sicherheitskontrollspuren mit modernen CT-Scannern, der Ausbau der Gastro- und Retail-Flächen durch die Betreiberfirmen sowie fortlaufende Tests der Gepäckförderanlage. Ein Highlight im neuen Terminal wird eine einzigartige Kunstinstallation sein, die den Anspruch des Flughafens Frankfurt als interkontinentale Drehscheibe des weltumspannenden Luftverkehrs unterstreichen soll.

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2025	2024
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>4.432,2</b>	<b>4.427,0</b>
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	73,7	62,3
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	52,4	86,6
<b>Gesamtleistung</b>		<b>4.558,3</b>	<b>4.575,9</b>
Materialaufwand	(8)	-1.593,0	-1.851,5
Personalaufwand	(9)	-1.301,0	-1.202,4
Abschreibungen	(10)	-551,5	-532,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-227,4	-220,2
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>885,4</b>	<b>769,5</b>
Zinserträge	(12)	142,0	144,6
Zinsaufwendungen	(12)	-344,4	-349,4
Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen	(13)	-34,4	74,0
Sonstiges Finanzergebnis	(14)	8,1	43,0
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-228,7</b>	<b>-87,8</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>656,7</b>	<b>681,7</b>
Ertragsteuern	(15)	-188,6	-179,8
<b>Konzern-Ergebnis</b>		<b>468,1</b>	<b>501,9</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		36,3	51,3
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		431,8	450,6
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie in €</b>	(16)		
unverwässert		4,67	4,88
verwässert		4,67	4,88
<b>EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)</b>		<b>1.436,9</b>	<b>1.301,8</b>
<b>EBIT (= Betriebliches Ergebnis)</b>		<b>885,4</b>	<b>769,5</b>

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2025	2024
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>468,1</b>	<b>501,9</b>
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	3,7	-0,6
(darauf entfallene latente Steuern	-0,9	0,2)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	-4,4	3,6
Sonstiges Ergebnis von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	1,7	0,4
(darauf entfallene latente Steuern	-0,4	-0,1)
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-0,3</b>	<b>3,5</b>
<b>Marktbewertung von Derivaten</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	-13,9	33,8
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	9,0	15,1
	<b>-22,9</b>	<b>18,7</b>
(darauf entfallene latente Steuern	5,0	-4,1)
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	6,7	25,7
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,6	0,0
	<b>6,1</b>	<b>25,7</b>
(darauf entfallene latente Steuern	-1,5	-8,2)
<b>Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	-109,4	4,2
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	<b>-109,4</b>	<b>4,2</b>
<b>Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	19,2	31,7
	<b>19,2</b>	<b>31,7</b>
(darauf entfallene latente Steuern	-4,8	0,0)
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-108,3</b>	<b>68,0</b>
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>-108,6</b>	<b>71,5</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>359,5</b>	<b>573,4</b>
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	12,6	63,5
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	346,9	509,9

# Konzern-Bilanz

## Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Geschäfts- oder Firmenwert	(17)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	4.414,2	4.547,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	97,2	98,6
Sachanlagen	(20)	10.567,5	9.850,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(21)	80,3	82,6
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	(22)	478,4	556,8
Anderer Finanzanlagen	(23)	682,1	834,3
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	93,2	107,9
Sonstige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	81,8	85,5
Latente Steueransprüche	(27)	87,0	93,0
		<b>16.601,0</b>	<b>16.275,8</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	(28)	29,4	24,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	280,8	288,6
Anderer kurzfristige Finanzanlagen	(23)	572,1	682,0
Sonstige kurzfristige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(24)	107,6	117,6
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Forderungen und Vermögenswerte	(25)	127,7	184,1
Ertragsteuerforderungen	(26)	27,8	33,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(30)	2.737,9	2.646,2
		<b>3.883,3</b>	<b>3.977,0</b>
<b>Gesamt</b>		<b>20.484,3</b>	<b>20.252,8</b>

## Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(31)	924,7	923,9
Kapitalrücklage	(31)	602,4	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	3.654,1	3.306,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	5.181,2	4.828,6
Nicht beherrschende Anteile	(32)	336,8	349,5
		<b>5.518,0</b>	<b>5.178,1</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	(33)	10.794,0	10.996,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	80,6	81,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	1.154,3	1.072,8
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	67,0	70,1
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	201,1	164,1
Pensionsverpflichtungen	(38)	35,0	36,5
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	27,9	63,2
Sonstige Rückstellungen	(40)	127,7	113,3
		<b>12.487,6</b>	<b>12.598,1</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Kurzfristige Finanzschulden	(33)	1.272,5	1.328,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	392,9	488,5
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	(35)	180,2	156,9
Sonstige kurzfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	(36)	281,1	260,5
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	119,3	46,3
Sonstige Rückstellungen	(40)	232,7	196,1
		<b>2.478,7</b>	<b>2.476,6</b>
<b>Gesamt</b>		<b>20.484,3</b>	<b>20.252,8</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2025	2024
<b>Ergebnisanteil Gesellschafter der Fraport AG</b>		<b>431,8</b>	<b>450,6</b>
Ergebnisanteil Nicht beherrschende Anteile		36,3	51,3
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(15)	188,6	179,8
Abschreibungen	(10)	551,5	532,3
Zinsergebnis	(12)	202,4	204,8
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-7,5	-1,9
Sonstiges		-15,0	-58,1
Veränderungen der Bewertung von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(13)	34,4	-74,0
Veränderungen der Vorräte	(28)	-4,7	3,2
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(24 – 25), (29)	75,3	-40,1
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 36)	4,0	99,7
Veränderungen der Rückstellungen	(37 – 40)	21,5	13,3
<b>Betrieblicher Bereich</b>		<b>1.518,6</b>	<b>1.360,9</b>
<b>Finanzieller Bereich</b>			
Gezahlte Zinsen		-233,2	-210,6
Erhaltene Zinsen		127,9	124,7
Gezahlte Ertragsteuern		-85,0	-95,9
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>(43)</b>	<b>1.328,3</b>	<b>1.179,1</b>
Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte	(18)	-333,7	-622,5
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(19)	-8,4	-15,8
Investitionen in Sachanlagen	(20)	-990,5	-1.250,1
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(21)	-4,7	-2,0
Investitionen in/ Verkauf von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	-4,9	-0,2
Verkauf von Anteilen an anderen Beteiligungen	(41)	104,3	45,0
Dividenden aus nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(22)	80,8	80,2
Dividenden aus übrigen Beteiligungen		0,6	0,0
Erlöse aus Anlagenabgängen		18,9	4,9
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen</b>		<b>-1.137,6</b>	<b>-1.760,5</b>
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(23)	-587,4	-621,7
Einzahlungen aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		752,3	950,3
Veränderungen der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	-254,3	-81,7
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>(43)</b>	<b>-1.227,0</b>	<b>-1.513,6</b>
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-31,3	-17,4
Verkauf eigener Anteile	(31)	5,7	0,0
Kapitalerhöhung Nicht beherrschende Anteile		5,9	29,8
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	1.096,0	1.892,6
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-1.105,9	-1.518,0
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden und übrige Finanzierungstätigkeiten		-218,2	102,9
<b>Mittelab-/zufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(43)</b>	<b>-247,8</b>	<b>489,9</b>
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>-146,5</b>	<b>155,4</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		950,5	796,5
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-16,1	-1,4
<b>Finanzmittelbestand zum 31. Dezember</b>	<b>(30), (43)</b>	<b>787,9</b>	<b>950,5</b>

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
<b>Stand 1.1.2025</b>		<b>923,9</b>	<b>598,5</b>
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–
Umbuchung kumulierter Bewertungsergebnisse aufgrund des Abgangs von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumenten		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Verkauf eigener Anteile		0,8	3,9
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		–	–
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>(31),(32)</b>	<b>924,7</b>	<b>602,4</b>
<b>Stand 1.1.2024</b>		<b>923,9</b>	<b>598,5</b>
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		–	–
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>(31),(32)</b>	<b>923,9</b>	<b>598,5</b>

	Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
	3.281,5	-71,2	95,9	3.306,2	4.828,6	349,5	5.178,1
	-	-89,3	-	-89,3	-89,3	-20,1	-109,4
	1,3	-	14,4	15,7	15,7	-	15,7
	2,8	-	-	2,8	2,8	-	2,8
	-	-	-4,4	-4,4	-4,4	-	-4,4
	77,1	-	-77,1	-	-	-	-
	-	-	4,6	4,6	4,6	-	4,6
	-	-	-14,3	-14,3	-14,3	-3,6	-17,9
	81,2	-89,3	-76,8	-84,9	-84,9	-23,7	-108,6
	-	-	-	-	-	-31,2	-31,2
	431,8	-	-	431,8	431,8	36,3	468,1
	1,0	-	-	1,0	5,7	-	5,7
	-	-	-	-	-	5,9	5,9
	3.795,5	-160,5	19,1	3.654,1	5.181,2	336,8	5.518,0
	2.830,8	-97,6	63,1	2.796,3	4.318,7	273,6	4.592,3
	-	-5,3	-	-5,3	-5,3	9,5	4,2
	0,3	31,7	-	32,0	32,0	-	32,0
	-0,2	-	-	-0,2	-0,2	-0,2	-0,4
	-	-	3,6	3,6	3,6	-	3,6
	-	-	17,5	17,5	17,5	-	17,5
	-	-	11,7	11,7	11,7	2,9	14,6
	0,1	26,4	32,8	59,3	59,3	12,2	71,5
	-	-	-	-	-	-17,4	-17,4
	450,6	-	-	450,6	450,6	51,3	501,9
	-	-	-	-	-	29,8	29,8
	3.281,5	-71,2	95,9	3.306,2	4.828,6	349,5	5.178,1



## KONZERN-ANHANG

- 196 Konzern-Anlagenspiegel
- 198 Segment-Berichterstattung
- 200 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
- 220 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 228 Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
- 251 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
- 253 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
- 254 Sonstige Angaben

## WEITERE INVESTITIONEN IN NACHHALTIGKEIT

Der Fraport-Konzern hat es sich zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2045 an allen vollkonsolidierten Konzern-Standorten in den Scopes 1 und 2 den Status „Net Zero“ zu erreichen und damit treibhausgasneutral zu arbeiten. Wichtige Teilziele sind die weitere Elektrifizierung des Fuhrparks am Frankfurter Flughafen und die Inbetriebnahme der 2,8 km langen Photovoltaik-Anlage an der Startbahn West, die künftig eine Spitzenleistung von 17,4 Megawatt erreichen kann.



## Konzern-Anlagenspiegel

(Anhang Tz. 17 bis 21)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand 1.1.2025</b>	<b>132,3</b>	<b>5.573,0</b>	<b>268,5</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-274,5	0,0
Zugänge	0,0	274,2	8,4
Abgänge	0,0	-0,2	-8,8
Umbuchungen	0,0	-1,6	3,9
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>132,3</b>	<b>5.570,9</b>	<b>272,0</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>			
<b>Stand 1.1.2025</b>	<b>113,0</b>	<b>1.025,5</b>	<b>169,9</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-42,3	0,0
Zugänge	0,0	173,7	13,6
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0
Abgänge	0,0	-0,2	-8,7
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>113,0</b>	<b>1.156,7</b>	<b>174,8</b>
<b>Restbuchwerte</b>			
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>19,3</b>	<b>4.414,2</b>	<b>97,2</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand 1.1.2024</b>	<b>132,3</b>	<b>5.036,8</b>	<b>257,6</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	3,3	-1,9
Zugänge	0,0	546,7	15,8
Abgänge	0,0	-9,4	-3,8
Umbuchungen	0,0	-4,4	0,8
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>132,3</b>	<b>5.573,0</b>	<b>268,5</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>			
<b>Stand 1.1.2024</b>	<b>113,0</b>	<b>890,0</b>	<b>160,6</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-1,3	-1,5
Zugänge	0,0	137,4	14,4
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0
Abgänge	0,0	-0,6	-3,6
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>113,0</b>	<b>1.025,5</b>	<b>169,9</b>
<b>Restbuchwerte</b>			
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>19,3</b>	<b>4.547,5</b>	<b>98,6</b>

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Leasing	Anlagen im Bau	Sachanlagen gesamt	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
	6.758,6	3.552,2	584,5	354,2	4.897,6	16.147,1	106,7
	0,0	0,0	-7,4	-32,3	-0,5	-40,2	0,0
	21,1	55,9	34,6	115,1	876,3	1.103,0	4,8
	-3,4	-53,3	-24,0	-0,9	-9,3	-90,9	-8,0
	34,1	25,0	8,4	0,0	-72,6	-5,1	2,8
	6.810,4	3.579,8	596,1	436,1	5.691,5	17.113,9	106,3
	3.644,5	2.019,2	393,3	218,5	21,3	6.296,8	24,1
	0,0	0,0	-4,1	-22,4	0,0	-26,5	0,0
	159,3	107,2	39,9	38,8	0,0	345,2	1,9
	0,0	0,0	0,0	0,0	17,1	17,1	0,0
	-1,7	-51,8	-23,8	-0,5	-8,4	-86,2	0,0
	0,0	0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.802,1	2.075,1	404,8	234,4	30,0	6.546,4	26,0
	3.008,3	1.504,7	191,3	201,7	5.661,5	10.567,5	80,3
	6.619,5	3.489,0	569,8	331,3	3.950,8	14.960,4	80,9
	0,0	-0,1	3,4	17,1	0,2	20,6	0,0
	28,7	67,6	35,1	6,6	1.143,3	1.281,3	2,0
	-5,0	-67,2	-20,2	-1,0	-1,6	-95,0	0,0
	115,4	62,9	-3,6	0,2	-195,1	-20,2	23,8
	6.758,6	3.552,2	584,5	354,2	4.897,6	16.147,1	106,7
	3.487,6	1.970,9	376,3	173,0	1,1	6.008,9	11,4
	0,0	0,0	1,8	10,5	0,0	12,3	0,0
	173,8	108,4	40,4	35,9	0,0	358,5	1,8
	0,0	0,0	0,0	0,0	20,2	20,2	0,0
	-4,9	-66,6	-19,8	-0,9	0,0	-92,2	0,0
	-12,0	6,5	-5,4	0,0	0,0	-10,9	10,9
	3.644,5	2.019,2	393,3	218,5	21,3	6.296,8	24,1
	3.114,1	1.533,0	191,2	135,7	4.876,3	9.850,3	82,6

## Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 42)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2025	1.342,0	551,3	856,5	1.682,4	–	4.432,2
	2024	1.234,5	536,7	745,5	1.910,3	–	4.427,0
Sonstige Erträge	2025	47,9	22,5	13,7	42,0	–	126,1
	2024	45,5	17,5	11,5	74,4	–	148,9
Erträge mit Dritten	2025	1.389,9	573,8	870,2	1.724,4	–	4.558,3
	2024	1.280,0	554,2	757,0	1.984,7	–	4.575,9
Intersegmentäre Erträge	2025	111,5	230,2	41,8	464,5	–848,0	–0,0
	2024	107,9	232,8	37,8	430,8	–809,3	0,0
Erträge gesamt	2025	1.501,4	804,0	912,0	2.188,9	–848,0	4.558,3
	2024	1.387,9	787,0	794,8	2.415,5	–809,3	4.575,9
Materialaufwand	2025	303,6	153,2	105,2	1.031,0	–	1.593,0
	2024	280,9	166,6	112,0	1.292,0	–	1.851,5
Personalaufwand	2025	288,0	57,8	577,0	378,2	–	1.301,0
	2024	275,7	55,8	513,3	357,6	–	1.202,4
Segment-Ergebnis EBIT	2025	260,1	292,8	–15,7	348,2	–	885,4
	2024	203,0	273,3	–81,9	375,1	–	769,5
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2025	162,3	93,3	38,2	257,7	–	551,5
	2024	170,6	101,3	42,1	218,3	–	532,3
EBITDA	2025	422,4	386,1	22,5	605,9	–	1.436,9
	2024	373,6	374,6	–39,8	593,4	–	1.301,8
Anteiliges Periodenergebnis der at-Equity bewerteten Unternehmen	2025	2,7	–9,7	–6,0	–21,4	–	–34,4
	2024	2,8	–8,5	2,2	77,5	–	74,0
Erträge aus Beteiligungen	2025	0,0	0,1	0,5	0,0	–	0,6
	2024	0,0	0,1	0,0	0,0	–	0,1
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2025	7.864,0	4.231,6	1.417,5	6.856,4	114,8	20.484,3
	31.12.2024	7.509,3	4.115,9	1.283,4	7.217,5	126,7	20.252,8
Segment-Schulden	31.12.2025	6.139,1	3.253,9	1.063,9	4.139,6	369,8	14.966,3
	31.12.2024	6.203,3	3.378,3	1.008,8	4.196,9	287,4	15.074,7
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der sonstigen immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2025	532,6	244,5	150,5	462,8	–	1.390,4
	2024	736,9	326,3	169,9	612,7	–	1.845,8
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2025	107,5	44,1	24,6	8,5	8,3	193,0
	2024	54,4	27,6	15,3	32,9	5,3	135,5
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2025	20,1	30,8	10,1	417,4	–	478,4
	31.12.2024	20,4	28,8	12,5	495,1	–	556,8

### Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2025	2.805,2	784,9	18,6	823,5	–	4.432,2
	2024	2.572,9	719,2	22,9	1.112,0	–	4.427,0
Sonstige Erträge	2025	96,8	6,5	1,1	21,7	–	126,1
	2024	83,3	31,8	1,3	32,5	–	148,9
<b>Erträge gesamt</b>	<b>2025</b>	<b>2.902,0</b>	<b>791,4</b>	<b>19,7</b>	<b>845,2</b>	–	<b>4.558,3</b>
	<b>2024</b>	<b>2.656,2</b>	<b>751,0</b>	<b>24,2</b>	<b>1.144,5</b>	–	<b>4.575,9</b>
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2025	13.807,8	3.049,7	419,0	3.093,0	114,8	20.484,3
	31.12.2024	13.178,8	3.096,9	623,0	3.227,4	126,7	20.252,8
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2025	980,9	112,0	0,0	297,5	–	1.390,4
	2024	1.284,5	36,8	0,0	524,5	–	1.845,8

## **Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung**

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

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

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2025 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB®) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2025 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS®) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Ergänzend erfolgte die Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften nach § 315e Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB).

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

Der Vorstand der Fraport AG hat den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2025 in seiner Sitzung am 9. März 2026 aufgestellt, den aufgestellten Abschluss dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat zur Prüfung und Billigung vorgelegt und zur Veröffentlichung freigegeben.

### **2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag**

#### **Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag**

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2025 folgendermaßen verändert:

### Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
<b>Fraport AG</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>			
31.12.2024	24	29	53
Zugänge	0	1	1
Abgänge	-1	-1	-2
<b>31.12.2025</b>	<b>23</b>	<b>29</b>	<b>52</b>
<b>At-Equity bewertete Unternehmen</b>			
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2024	14	4	18
Zugänge	1	1	2
Abgänge	0	0	0
<b>31.12.2025</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>20</b>
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
31.12.2024	2	1	3
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
<b>31.12.2025</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2024	41	34	75
<b>Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2025</b>	<b>41</b>	<b>35</b>	<b>76</b>

Im Geschäftsjahr 2025 erfolgten im Fraport Konzern folgende Veränderungen bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen:

Zum 1. Januar 2025 erfolgte die Verschmelzung der AIRMALL LLC, Pittsburgh, USA, auf die Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA. Im Rahmen der gewonnenen Ausschreibung für das Management der kommerziellen Flächen am Flughafen Baltimore/Washington ist die Gesellschaft Fraport Baltimore Partnership LLC, Baltimore, USA, dem Konsolidierungskreis zugegangen. Nach dem erfolgreichen Abschluss des Vergabeverfahrens erfolgte am 19. Februar 2025 die Unterzeichnung des Konzessionsvertrags mit einer Laufzeit von 23 Jahren. Die operative Übernahme erfolgte zum 1. Mai 2025.

Zwecks der Durchführung einer Hochbauprojektentwicklung auf der Fläche „Taubengrund“ in Kelsterbach wurde im Geschäftsjahr 2024 das Gemeinschaftsunternehmen LogiSpace Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg, gegründet. In diesem Zusammenhang erfolgte am 17. Februar 2025 die Gründung der zugehörigen Kommanditgesellschaft, der LogiSpace GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg.

Die Konzessionsgesellschaft Kalamata Airport S.A., Athen, Griechenland, wurde am 7. Juli 2025 gegründet. Sie betreibt und entwickelt gemeinsam mit Delta Airport Investments S.A. und Pileas Holdings S.A. die Flughafeninfrastruktur in Kalamata im Rahmen einer Konzession. Die Gesellschaft wird nach der at-Equity-Methode als Gemeinschaftsunternehmen in den Konzern-Abschluss einbezogen.

Im August 2025 wurde im Handelsregister die Verschmelzung der Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main, auf die Fraport Casa Commercial GmbH, Frankfurt am Main eingetragen. Die Verschmelzung erfolgte mit Wirkung zum 1. Januar 2025.

Die im Berichtsjahr erfolgten Gründungen und Abgänge hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport Konzern-Abschluss.

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 31. Dezember 2025 insgesamt 76 Gesellschaften.

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

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

### Angaben zu Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen

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

### Angaben zu Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
<b>Beteiligungsquote</b>								
<b>Nicht beherrschende Anteile in %</b>	<b>35,00</b>	<b>35,00</b>	<b>35,00</b>	<b>35,00</b>	<b>19,99</b>	<b>19,99</b>	<b>40,00</b>	<b>40,00</b>
Langfristige Vermögenswerte	923,4	919,6	911,0	911,2	1.942,2	2.128,9	179,2	154,4
Kurzfristige Vermögenswerte	223,8	255,8	188,9	241,1	148,1	175,4	24,6	37,1
Langfristige Schulden	804,9	813,5	810,9	843,3	1.200,9	1.250,8	60,9	62,1
Kurzfristige Schulden	176,4	195,8	128,9	166,7	130,5	166,3	26,2	23,1
<b>Eigenkapital/Nettovermögen</b>	<b>165,9</b>	<b>166,1</b>	<b>160,1</b>	<b>142,3</b>	<b>758,9</b>	<b>887,2</b>	<b>116,7</b>	<b>106,3</b>
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	58,1	58,1	56,0	49,8	151,7	177,4	46,7	42,5
	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Umsatzerlöse	366,4	339,1	277,1	270,5	526,6	835,0	84,1	58,2
EBITDA	158,9	159,4	116,8	125,0	99,1	122,7	24,9	22,8
Ergebnis nach Steuern	69,7	70,0	34,8	38,6	-32,1	37,6	10,3	8,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	-17,9	14,6	0,1	-0,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,5	47,2	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>69,7</b>	<b>70,0</b>	<b>34,8</b>	<b>38,6</b>	<b>-150,5</b>	<b>99,4</b>	<b>10,4</b>	<b>7,7</b>
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	24,4	24,5	12,2	13,5	-30,1	19,9	4,2	3,1
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	112,2	179,5	54,4	156,1	87,8	68,7	32,2	28,4
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-79,1	-14,4	-43,3	-8,0	-203,5	-562,5	-50,7	-15,7
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-13,5	0,0	-13,8	0,0	-20,3	-30,0	-16,6	-10,1
davon in Infrastruktur	-19,9	-14,4	-15,3	-8,0	-181,4	-532,5	-32,2	-5,6
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-90,9	-105,1	-66,1	-85,1	116,1	483,2	0,0	-2,0
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-57,8</b>	<b>60,0</b>	<b>-55,0</b>	<b>63,0</b>	<b>0,4</b>	<b>-10,6</b>	<b>-18,5</b>	<b>10,7</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	208,1	148,1	209,5	146,5	64,9	71,0	32,4	21,7
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,4	4,5	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	150,3	208,1	154,5	209,5	57,9	64,9	13,9	32,4
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	-24,5	-16,1	-6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8

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

### 3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

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

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

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

#### Währungsumrechnung

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

#### Wechselkurse

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2025	Durchschnittskurs 2025	Stichtagskurs 31.12.2024	Durchschnittskurs 2024
1 US-Dollar (US-\$)	0,8513	0,8850	0,9606	0,9239
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,0198	0,0223	0,0272	0,0281
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1094	0,1135	0,1237	0,1184
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2531	0,2483	0,2557	0,2463
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,1554	0,1585	0,1555	0,1716

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

## 4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

### Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

#### Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

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

### Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

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

Das Segment Aviation umfasst insbesondere die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten, denen eine vom HMWEVW (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) genehmigte Entgeltordnung zugrunde liegt (siehe Tz. 49), sowie Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt.

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

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

Die Real-Estate-Erlöse betreffen unter anderem Vermietungen des Gebäudebestands des Frankfurter Flughafens. Darüber hinaus bietet die Fraport AG diverse Dienstleistungen im Bereich des Immobilienmanagements für Dritte an. Diese reichen von der Grundstücksentwicklung und Vermarktung über die Immobilienverwaltung bis hin zum Energiemanagement.

Die Umsatzerlöse im Retail-Bereich gliedern sich in die Kategorien Shopping, Werbung und Services auf und resultieren im Wesentlichen aus Erlösen aus der Vermietung von Retail- und Serviceflächen sowie der Vermarktung von Werbeflächen.

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

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

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

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

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

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

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

### **Geschäfts- oder Firmenwert**

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

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

### **Investments in Flughafen-Betreiberprojekte**

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Griechenland, Varna und Burgas (Bulgarien), in Lima (Peru) sowie in Fortaleza und Porto Alegre (Brasilien) (siehe auch Tz. 49). Die Konzessionsverträge für den Betrieb der Flughäfen fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „Intangible Asset Model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und die Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von nicht variablen, sondern der Höhe nach vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IFRS 15 erfasst. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der operativen Betriebsbereitschaft der betriebenen Infrastruktur werden als laufender Aufwand der Periode erfasst. Rückstellungen für entsprechende Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben.

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

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

### **Sonstige immaterielle Vermögenswerte**

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

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

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

## Sachanlagen

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

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

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

## Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

## Fremdkapitalkosten

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

## Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende planmäßige Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

### Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	25 – 50
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	34 – 39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1 – 30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	10 – 80
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40
Gebäudeausstattungen	12 – 38
Platzanlagen	5 – 60
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7 – 40
Vorfelder	20 – 40
Rollbrücken	80
Rollbahnen	20 – 40
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	1 – 80
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	2 – 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 – 25

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

### Wertminderungen nach IAS 36

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

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

Für Zwecke der Werthaltigkeitstests nach IAS 36 wurden im Fraport-Konzern auf Ebene der Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG die Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie der Bereich der zentralen Infrastruktur aus dem Segment Ground Handling in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) „Flughafenbetrieb“ zusammengefasst. Die Bodenverkehrsdienste aus dem Segment Ground Handling bilden eine weitere CGU „Rampe/Passage“. Diese beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten betreffen den Standort Frankfurt. In dem Segment International Activities & Services sind die kleinsten separierbaren zahlungsmittelgenerierenden Einheiten jeweils die Gesellschaften der Flughafen-Betreiberprojekte beziehungsweise Gesellschaften der Fraport USA, die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen Terminalflächen an diversen US-Flughäfen betreiben.

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

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

Der Bestimmung der zukünftigen Cash Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash-Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und der zum Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2026 bis 2031 und der aktuellen Langfristplanung bis 2035 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie

sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheits-erfahrungen sowie auf der erwarteten Marktpformance, die unter anderem aus externen Studien und internen Prognosen abgeleitet wird. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate in Höhe von 1,2 % (im Vorjahr: 1,2 %) berücksichtigt. Die Angemessenheit der Wachstumsrate wird anhand externer Prognosen zu zukünftigen Verkehrsentwicklungen überprüft. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern von 6,9 % bis 18,9 % (im Vorjahr: 8,1 % bis 19,6 %) verwendet.

Die im Kapitel „Geschäftsausblick“ des zusammengefassten Lageberichts dargestellten Prognosen entsprechen dem Basisszenario der Planung und sind in die Berechnungen der Impairment-Tests eingeflossen. Die zugrundeliegende Planung berücksichtigt die Ausgaben zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß dem im Kapitel „Übergangsplan für den Klimaschutz“ erläuterten „Masterplan Dekarbonisierung“ sowie für die Umsetzung der weiteren dargestellten Klimaschutzmaßnahmen. Die für die Planung verwendeten Passagierprognosen berücksichtigen mögliche Auswirkungen der Klimapolitik.

Die Passagierprognosen für den Standort Frankfurt berücksichtigen eine Erhöhung der Ticketpreise von 10 % bis zum Jahr 2040 und einem damit verbundenen Nachfragerückgang in Höhe von 5 % im Vergleich zur langfristigen Passagierplanung vor der Corona-Pandemie aus dem Jahr 2019. Die Passagierprognose für den Standort Frankfurt beinhaltet für den Planungszeitraum bis 2035 ein durchschnittliches Passagierwachstum von 2,3 %. Der Anstieg der Ticketpreise resultiert aus den folgenden getroffenen Annahmen:

- Reduktion der kostenlosen Emissionszertifikate: 100 % ab 2026
- SAF-Quote von 2 % ab 2025, 6 % ab 2030, 20 % ab 2035 und 70 % ab 2050 für alle EU abgehenden Flüge
- Weiterhin werden erhöhte Treibstoffpreise und die Luftverkehrssteuer zur Ticketpreiserhöhung beitragen

Auch die Passagierprognosen der Konzessionsflughäfen berücksichtigen die Auswirkungen der Klimapolitik oder klimabedingter Risiken. Die Grundlage der Prognosen bilden teilweise externe Studien, die explizit auf die einbezogenen Klimarisiken eingehen, aber andererseits auch die Prognosen der jeweiligen am Standort vertretenen Airlines. Diese berücksichtigen dementsprechend implizit die Klimarisiken, die durch die Airlines identifiziert und in die Verkehrsplanung einbezogen wurden.

Aus der klimabezogenen Risikoanalyse des Lageberichts geht ein Überschwemmungsrisiko für den Flughafen Porto Alegre hervor. Dieses Risiko wurde in der Planung nicht gesondert berücksichtigt, da die finanziellen Einbußen der Überschwemmung 2024 größtenteils durch die brasilianische Luftfahrtbehörde beziehungsweise Versicherungsleistungen kompensiert wurden.

Grundsätzlich beinhalten die Konzessionsverträge Force-Majeure-Klauseln, die Kompensationen durch die jeweiligen Flughafenbehörden vorsehen. Daraus folgt ein geringerer finanzieller Schaden im Falle von als Force Majeure kategorisierten Ereignissen.

Für die geopolitischen Risiken wurden in der Passagierprognose des Standorts Frankfurt eine anhaltende Instabilität in Osteuropa mit Einschränkungen im Luftraum resultierend aus dem Ukrainekrieg berücksichtigt. Sowie darüber hinaus Auswirkungen auf die Flugrouten aus der Vermeidung der iranischen und israelischen Lufträume.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung ist weiterhin geprägt von den geopolitischen Krisen, deren ökonomische Folgen, insbesondere die aktuelle Inflationsdynamik, zu erhöhten Planungsunsicherheiten führen. Um diesen Planungsunsicherheiten Rechnung zu tragen, wurden für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Grundsätzlich wurde für alle Einheiten die Werthaltigkeit bei einem um 0,5 Prozentpunkte höheren Kapitalisierungszinssatz sowie ein Szenario mit einer Reduktion der Umsätze um 0,5 Prozent über den gesamten Planungszeitraum geprüft. Die Werthaltigkeit kann für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten weiterhin bestätigt werden.

Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Flughafenbetrieb der Fraport AG wurden statt des Szenarios mit der pauschalen Umsatzreduktion deziere Sensitivitätsbetrachtungen durchgeführt. Dabei wurden Szenarien für die zugrunde liegenden Cash Flows durch Anpassungen der geplanten Entgelterhöhungen sowie die prognostizierten Verkehrszahlen entwickelt:

- Anpassung der geplanten Entgelterhöhung um -0,5 Prozentpunkte über den gesamten Planungszeitraum
- Reduzierung der geplanten Passagierprognose um 5 % über den gesamten Planungszeitraum
- Reduzierung der geplanten Passagierprognose um 8 % über den gesamten Planungszeitraum

Die einzelnen Cash-Flow-Szenarien wurden dann mit verschiedenen Kapitalkostensätzen nach Steuern, die sich innerhalb der Bandbreite von 4,5 % bis 5,2 % befinden, diskontiert. Die Ergebnisse der Sensitivitätsbetrachtung lassen den Schluss zu, dass keine strukturelle Überbewertung der Infrastruktur vorliegt. Die Szenarien zeigen eine Bandbreite des Unternehmenswerts, die von einer Überdeckung in Höhe eines mittleren einstelligen Milliardenbetrags bis zu einer Unterdeckung in Höhe eines hohen dreistelligen Millionenbetrags bei der Worst-Case-Betrachtung reichen. Die Worst-Case-Betrachtung beschreibt das Szenario mit einem Rückgang der geplanten Passagiere um bis zu 8 % im Vergleich zur aktuellen Prognose bei unveränderten geplanten Entgelterhöhungen. Eine Anpassung der Entgelterhöhung gemäß den Vorgaben des LuftVG führt wiederum dazu, dass keine Unterdeckung mehr vorhanden ist.

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

## Leasingverhältnisse

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

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

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

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

### **Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen**

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

### **Andere Finanzanlagen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Zuwendungen der öffentlichen Hand**

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

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

### **Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten**

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

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

- finanzielle Vermögenswerte in Form von Schuldsinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, beispielsweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen gegenüber at-Equity bewerteten Unternehmen sowie Bankguthaben und -einlagen
- finanzielle Vermögenswerte, in Form von Schuldsinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

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

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

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

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

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

## Vorräte

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

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

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

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

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

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

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

## Zahlungsmittel

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

## Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

## Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

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

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

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

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

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

Die Fraport AG fällt in den Anwendungsbereich der globalen Mindestbesteuerung. Danach ist die Fraport AG verpflichtet, für jedes Land, in dem sie Geschäftseinheiten im Sinne der Gesetzgebung unterhält, den effektiven Steuersatz zu ermitteln und, soweit der ermittelte effektive Steuersatz unterhalb des Mindeststeuersatzes von 15 % liegt, in Höhe der Differenz zwischen effektivem Steuersatz und Mindeststeuersatz eine sogenannte Ergänzungssteuer abzuführen.

Die Fraport AG erwartet für das Geschäftsjahr keine Ergänzungssteuer aufgrund der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung.

Der Konzern hat die vorübergehende, verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, angewendet und erfasst diese als tatsächlichen Steueraufwand/-ertrag zum jeweiligen Entstehungszeitpunkt.

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

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 4,11 % (im Vorjahr: 3,43 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

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

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

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

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

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

## Steuerrückstellungen

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

## Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden nach IAS 37 angesetzt für, der Fälligkeit oder Höhe nach, ungewisse, gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtungen aufgrund eines Ereignisses der Vergangenheit, sofern diese verlässlich bewertbar sind und mit einem Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung zu rechnen ist. Der angesetzte Betrag stellt dabei die bestmögliche Schätzung dar.

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

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins auf- beziehungsweise abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Dies betrifft unter anderem die Rückstellungen für Wirbelschleppen, die über einen Zeitraum bis 2031 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen bis 2,62 % (im Vorjahr: 2,35 %) auf- beziehungsweise abgezinst werden.

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

## Eventualverbindlichkeiten

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

## Verbindlichkeiten

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

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

## Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

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

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

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

### **Eigene Anteile**

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

### **Virtuelle Aktienoptionen**

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

### **Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen**

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

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

Wesentlicher Treiber der Umsatz-, Ergebnis- und Cash Flow Entwicklung im Fraport-Konzern ist das Flugverkehrs- und Passagieraufkommen an den Konzern-Flughäfen. Die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Flugverkehrs- und Passagieraufkommens fließt über die Unternehmens- und Konzern-Planung in die Beurteilung der Werthaltigkeit von Vermögenswerten nach IAS 36, in die Festlegung von Nutzungsdauern des Sachanlagevermögens durch den Einfluss auf die wirtschaftliche und technische Nutzbarkeit sowie implizit in die Einschätzung von Ausfallrisiken von Forderungen aus Verträgen mit Kunden ein.

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

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

### **Sachanlagevermögen**

Bei der Festlegung von Nutzungsdauern von Sachanlagen wird auf Erfahrungswerte, Planungen und Schätzungen zurückgegriffen. Restbuchwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Stichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst (siehe Tz. 20).

### **Andere Finanzanlagen**

Die Bewertung von in den anderen Finanzanlagen enthaltenen Ausleihungen basiert teilweise auf Cash-Flow-Prognosen (siehe Tz. 23).

### **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Die Bestimmung der erwarteten Zahlungsausfälle über die Gesamtlaufzeit der Forderungen ist unter anderem abhängig von der Beurteilung qualitativer Erkenntnisse über mögliche zukünftige Zahlungsausfälle (siehe Tz. 29).

### **Ertragsteuern**

Fraport unterliegt in verschiedenen Ländern der Steuerpflicht. Bei der Beurteilung der weltweiten Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten müssen teilweise Einschätzungen getroffen werden. Eine abweichende steuerliche Beurteilung der Finanzbehörden kann nicht ausgeschlossen werden. Der damit verbundenen Unsicherheit wird dadurch Rechnung getragen, dass ungewisse Steuerforderungen und -verpflichtungen dann angesetzt werden, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aus Sicht von Fraport höher als 50 % ist. Eine Änderung der Einschätzung, zum Beispiel aufgrund von finalen Steuerbescheiden, wirkt sich auf die laufenden und latenten Steuerpositionen aus. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt (siehe Tz. 26).

### **Aktive latente Steuern**

Aktive latente Steuern werden angesetzt, soweit die Realisierbarkeit künftiger Steuervorteile wahrscheinlich ist. Die tatsächliche steuerliche Ergebnissituation in künftigen Geschäftsjahren und damit die tatsächliche Nutzbarkeit aktiver latenter Steuern können von der Einschätzung zum Zeitpunkt der Aktivierung der latenten Steuern abweichen (siehe Tz. 15).

### **Pensionsverpflichtungen**

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

### **Sonstige Rückstellungen**

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der Bewertung zugrunde liegender Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Hinsichtlich bestehender Unsicherheiten im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2025 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2025 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich. Hinsichtlich weiterer Angaben zu wesentlichen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen.

### **Eventualverbindlichkeiten**

Die Eventualverbindlichkeiten unterliegen hinsichtlich ihrer Höhe und insbesondere des Zeitpunkts von Mittelabflüssen Schätzungsunsicherheiten. Die Angabe des Zeitpunkts des erwarteten Mittelabflusses erfolgt, sofern dieser hinreichend bestimmbar ist (siehe Tz. 45).

### **Unternehmenserwerbe**

Bei der Erstkonsolidierung eines Unternehmenserwerbs sind alle identifizierbaren Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zu beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt anzusetzen. Eine der wesentlichsten Schätzungen bezieht sich dabei auf die Bestimmung der zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwerte dieser Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (siehe Tz. 3). Die Bewertung beruht in der Regel auf Stellungnahmen von unabhängigen Gutachtern. Marktgängige Vermögenswerte werden zum Markt- beziehungsweise Börsenpreis angesetzt. Falls immaterielle Vermögenswerte identifiziert werden, wird der beizulegende Zeitwert in der Regel von einem unabhängigen externen Bewertungsgutachter unter der Verwendung angemessener Bewertungstechniken ermittelt, deren Basis üblicherweise die künftig erwarteten Cash Flows sind. Diese Bewertungen sind neben den Annahmen über die Entwicklung künftiger Cash Flows wesentlich von den verwendeten Diskontierungszinssätzen beeinflusst. Die tatsächlichen Zahlungsströme können von den bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte zugrunde gelegten Zahlungsströmen signifikant abweichen.

## Wertminderungen

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen. Die Fraport AG führt diese Tests jährlich sowie beim Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung durch. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit wird der erzielbare Betrag ermittelt. Dieser entspricht dem höheren Wert vom beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Bestimmung des Nutzungswerts beinhaltet Schätzungen bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Cash Flows. Die zugrunde gelegten Annahmen könnten sich durch etwaige unvorhersehbare Ereignisse verändern und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen. Der Unsicherheit bei Schätzungen wird im Rahmen der Werthaltigkeitstests anhand von Sensitivitätsanalysen Rechnung getragen. Es werden Alternativszenarien zu den wesentlichen Faktoren gerechnet. So werden Abschläge auf das Verkehrsaufkommen, die Entgelterhöhung, Auswirkungen der Klimapolitik und Erhöhung des Diskontierungszinssatzes berechnet (siehe Tz. 17).

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

## Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmals angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2025 beginnen.

Das IASB hat am 15. August 2023 Änderungen des IAS 21 „Auswirkungen von Wechselkursänderungen“ veröffentlicht. Die Änderung betrifft die Bestimmung des Wechselkurses bei langfristig fehlender Umtauschbarkeit. Durch die Änderungen wird der IAS 21 unter anderen um folgende Regelungen ergänzt: Vorgaben zur Beurteilung, ob eine Währung in eine andere Währung umgetauscht werden kann, Vorgehensweise zur Bestimmung des entsprechenden Wechselkurses sowie zusätzliche Anhangangaben. Die Änderungen wurden am 12. November 2024 in das EU-Recht übernommen und sind ab dem 1. Januar 2025 verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung war zulässig. Die Änderungen an IAS 21 haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

## Nicht vorzeitig angewendete Standards

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

Das IASB hat am 9. April 2024 den neuen Standard IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“ veröffentlicht, der künftig IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ersetzen wird. IFRS 18 soll die Darstellung finanzieller Informationen verbessern und Abschlüsse transparenter sowie besser vergleichbar machen. Der neue Standard ordnet Erträge und Aufwendungen einer neu definierten Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung zu, die künftig in einen betrieblichen, einen Investitions- und einen Finanzierungsbereich gegliedert ist. Zudem werden zwei verpflichtende Zwischensummen eingeführt: der operative Gewinn oder Verlust sowie der Gewinn oder Verlust vor Finanzierung und Ertragsteuern. Darüber hinaus verlangt IFRS 18 Angaben zu von der Unternehmensleitung festgelegten Leistungskennzahlen („Management-defined Performance Measures“) sowie begrenzte Änderungen an IAS 7, Kapitalflussrechnung. Neben den neuen Gliederungs- und Ausweisvorschriften enthält IFRS 18 zahlreiche neue beziehungsweise erweiterte Anhangangaben. Die Änderungen wurden am 16. Februar 2026 in EU-Recht übernommen und sind ab dem 1. Januar 2027 verpflichtend anzuwenden; eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Fraport hat IFRS 18 nicht vorzeitig angewendet. Die Umsetzung von IFRS 18 erfordert eine unternehmensspezifische Analyse. Es wird erwartet, dass IFRS 18 insbesondere Auswirkungen auf die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie Angaben im Anhang haben wird. IFRS 18 führt zudem zu Folgeänderungen an IAS 7 „Kapitalflussrechnungen“. Die konkreten Auswirkungen auf die Berichterstattung, insbesondere hinsichtlich der Kategorisierung von Erträgen und Aufwendungen, der neuen Offenlegungspflichten sowie der Kapitalflussrechnung werden derzeit noch geprüft.

Das IASB hat am 30. Mai 2024 Änderungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente“ und IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ veröffentlicht, die insbesondere die Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten betreffen. Im Fokus stehen der Ansatz und die Ausbuchung finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die Klarstellung der Kriterien zur Klassifizierung von Vermögenswerten mit bestimmten Zahlungsstromereigenschaften sowie erweiterte Angabepflichten für zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral bewertete Eigenkapitalinstrumente. Die Änderungen wurden am 27. Mai 2025 in EU-Recht übernommen und sind ab dem 1. Januar 2026 verpflichtend anzuwenden; eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden nicht erwartet.

Am 18. Juli 2024 hat das IASB Klarstellungen und Korrekturen im Rahmen der jährlichen Verbesserungen an mehreren IFRS-Standards veröffentlicht. Betroffen sind unter anderem: IFRS 1 (Sicherungsbilanzierung bei Erstanwendung), IFRS 7 (Angaben zu Ausbuchungsgewinnen und -verlusten, Kreditrisiko sowie Differenzen zwischen beizulegendem Zeitwert und Transaktionspreis), IFRS 9 (Ausbuchung von Leasingverpflichtungen und Transaktionspreis), IFRS 10 (Definition „De facto Agent“) und IAS 7 (Anschaffungskostenmethode). Die Änderungen wurden am 9. Juli 2025 in EU-Recht übernommen und gelten verpflichtend ab dem 1. Januar 2026; eine frühzeitige Anwendung ist zulässig. Für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden keine wesentlichen Auswirkungen erwartet.

Am 18. Dezember 2024 hat das IASB Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 bezüglich Verträgen zur naturabhängigen Stromversorgung veröffentlicht, um deren Bilanzierung und Berichterstattung zu verbessern. Die Anpassungen betreffen die Klarstellung der „Eigennutzungs“-Regelungen, die Zulassung der Sicherungsbilanzierung für diese Verträge sowie zusätzliche Angabepflichten. Die Änderungen wurden am 30. Juni 2025 in EU-Recht übernommen und sind ab dem 1. Januar 2026 verpflichtend anzuwenden; eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Auch hier werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns erwartet.

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

Das IASB hat am 21. August 2025 Änderungen an IFRS 19 „Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben“ veröffentlicht, mit denen die Nachholarbeiten zu diesem Standard abgeschlossen wurden. Die Änderungen erweitern die reduzierten Angabepflichten nun auch auf IFRS-Standards und Änderungen, die zwischen Februar 2021 und Mai 2024 herausgegeben wurden, darunter IFRS 18, Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen, die Internationale Steuerreform (Säule zwei), Mangelnde Umtauschbarkeit sowie Änderungen zur Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten. Künftig wird IFRS 19 jeweils zeitgleich mit anderen neuen oder geänderten IFRS-Standards angepasst. Die Änderungen gelten für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2027; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, ein EU-Endorsement steht jedoch noch aus. Da der neue Standard Tochtergesellschaften ohne öffentliche Rechenschaftspflicht betrifft, ergeben sich für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine Änderungen.

Das IASB hat am 13. November 2025 Änderungen an IAS 21 „Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse“ veröffentlicht, die klarstellen, wie Abschlüsse aus einer nicht-hyperinflationären Währung in eine hyperinflationäre Berichtswährung umzurechnen sind. Ziel dieser eng begrenzten Änderungen ist es, die Aussagekraft der Informationen zu verbessern und eine einheitlichere, kosteneffiziente Anwendung zu erreichen. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2027 verpflichtend anzuwenden; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, setzt jedoch ein EU-Endorsement voraus. Für den Fraport-Konzern werden derzeit keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erwartet.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### 5 Umsatzerlöse

#### Umsatzerlöse

in Mio €	2025	2024
<b>Aviation</b>		
Flughafentgelte	1.008,2	925,5
Sicherheitsdienstleistungen	290,6	262,1
Übrige Umsatzerlöse	43,2	46,9
	<b>1.342,0</b>	<b>1.234,5</b>
<b>Retail &amp; Real Estate</b>		
Real Estate	210,3	205,9
Retail	199,8	198,0
Parkierung	114,4	108,4
Übrige Umsatzerlöse	26,8	24,4
	<b>551,3</b>	<b>536,7</b>
<b>Ground Handling</b>		
Bodenverkehrsdienste	444,5	369,2
Infrastrukturentgelte	391,2	355,8
Übrige Umsatzerlöse	20,8	20,5
	<b>856,5</b>	<b>745,5</b>
<b>International Activities &amp; Services</b>		
Aviation	785,3	738,5
Non-Aviation	675,4	636,9
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	221,7	534,9
	<b>1.682,4</b>	<b>1.910,3</b>
<b>Gesamt</b>	<b>4.432,2</b>	<b>4.427,0</b>

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retail-Flächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend variable Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 155,8 Mio € (im Vorjahr: 160,6 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retail-Bereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2025 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 44,3 Mio € (im Vorjahr: 44,9 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich 36 Jahre (im Vorjahr: 37 Jahre).

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 566,1 Mio € (im Vorjahr: 560,2 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 421,1 Mio € (im Vorjahr: 414,4 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,7 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (785,3 Mio €; im Vorjahr: 738,5 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 472,3 Mio € (im Vorjahr: 441,7 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 111,7 Mio € (im Vorjahr: 104,5 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten in Höhe von 221,7 Mio € (im Vorjahr: 534,9 Mio €) betreffen Lima (138,5 Mio €; im Vorjahr: 462,4 Mio €), Griechenland (48,6 Mio €; im Vorjahr: 51,4 Mio €), Varna und Burgas (18,7 Mio €; im Vorjahr: 0,0 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (15,9 Mio €; im Vorjahr: 21,1 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 4.432,2 Mio € (im Vorjahr: 4.427,0 Mio €) resultieren mit 3.342,9 Mio € (im Vorjahr: 3.055,1 Mio €) aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 sowie Erlöse aus Mieten und sonstigen Leasingverhältnissen.

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

### Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2025
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	212,1	171,6	158,1	144,2	128,7	1.568,4	2.383,1

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt 2024
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	
Mindestleasingzahlungen	204,5	158,0	147,7	131,3	115,4	1.595,9	2.352,8

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retail-Flächen.

## 6 Andere aktivierte Eigenleistungen

### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2025	2024
Andere aktivierte Eigenleistungen	73,7	62,3

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

## 7 Sonstige betriebliche Erträge

### Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2025	2024
Kompensationsansprüche Fraport Brasil (im Vorjahr inklusive Fraport Greece)	17,4	52,3
Gewinne aus Anlagenabgängen	12,4	4,2
Auflösungen von Wertberichtigungen	5,1	2,1
Erträge aus Schadenersatzleistungen	3,0	2,4
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0,6	0,5
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	0,1
Sonstige	13,9	25,0
<b>Gesamt</b>	<b>52,4</b>	<b>86,6</b>

Im Geschäftsjahr 2025 enthielten die sonstigen betrieblichen Erträge insbesondere Effekte der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften zur Kompensation der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie in Höhe von 17,4 Mio €.

Im Vorjahr wiesen die beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften ebenfalls positive Einmaleffekte in Höhe von insgesamt 24,3 Mio € aus. Diese resultierten einerseits ebenfalls aus realisierten Erstattungsansprüchen für die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie bei der Konzern-Gesellschaft in Fortaleza sowie aus erhaltenen Leistungen zur Kompensation der Schäden durch

die Überflutung in Porto Alegre. Die Konzern-Gesellschaft Fraport Greece konnte im Geschäftsjahr 2024 ebenfalls Kompensationsansprüche infolge der Coronavirus-Pandemie in Höhe von 28,0 Mio € realisieren.

## 8 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2025	2024
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.283,4	-1.225,1
Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	-221,7	-534,9
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-87,9	-91,5
<b>Gesamt</b>	<b>-1.593,0</b>	<b>-1.851,5</b>

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 329,8 Mio € (im Vorjahr: 310,4 Mio €). Die Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen beliefen sich auf 221,7 Mio € (im Vorjahr: 534,9 Mio €).

## 9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2025	2024
Entgelte für Personal	-1.085,2	-980,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-210,5	-181,8
Aufwendungen für Altersversorgung	-5,3	-40,4
<b>Gesamt</b>	<b>-1.301,0</b>	<b>-1.202,4</b>

  

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2025	2024
Stammbeschäftigte	18.673	17.915
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	914	1.086
<b>Gesamt</b>	<b>19.587</b>	<b>19.001</b>

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

Im dritten Quartal 2025 wirkte sich eine Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung in Höhe eines positiven Netto-Effekts von rund 50 Mio € mindernd auf den Personalaufwand aus.

## 10 Abschreibungen

### Abschreibungen

in Mio €	2025	2024
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	-173,7	-137,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	-13,6	-14,4
Sachanlagen		
Planmäßig	-345,2	-358,5
Außerplanmäßig	-17,1	-20,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	-1,9	-1,8
<b>Gesamt</b>	<b>-551,5</b>	<b>-532,3</b>

### Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten im Wesentlichen resultierend aus Nutzungsdauerüberprüfungen Neueinschätzungen von Nutzungsdauern von Sachanlagen und sonstigen immateriellen Vermögenswerten. Dies führte im Vergleich zum Vorjahr bei Sachanlagen zu Minderabschreibungen in Höhe von 28,6 Mio € (im Vorjahr: 11,0 Mio €) und Mehrabschreibungen von 3,8 Mio € (im Vorjahr: 3,4 Mio €). Bei sonstigen immateriellen Vermögenswerten kam es zu Minderabschreibungen in Höhe von 2,4 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) und zu Mehrabschreibungen von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €).

### Außerplanmäßige Abschreibungen

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 17,1 Mio € resultieren im Wesentlichen aus angepassten Ausbauplanungen am Standort Frankfurt und entfielen mit 16,0 Mio € im Wesentlichen auf das Segment Aviation.

## 11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2025	2024
Versicherungen	-43,8	-40,6
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-25,0	-33,4
Mieten und Leasingaufwendungen	-20,9	-21,1
Sonstige Steuern	-17,8	-16,7
Aufwendungen für Werbung	-15,5	-15,9
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-6,0	-2,7
Verluste aus Anlagenabgängen	-1,6	-1,1
Schadensersatz	-0,2	-2,6
Übrige	-96,6	-86,1
<b>Gesamt</b>	<b>-227,4</b>	<b>-220,2</b>

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

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

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

**Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer**

in Mio €	2025		2024	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,5	0,2	1,4	0,2
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,0	0,5	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,1	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>1,7</b>	<b>0,2</b>	<b>2,0</b>	<b>0,2</b>

Die Aufwendungen für andere Bestätigungsleistungen sind angefallen im Zusammenhang mit der Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitserklärung.

**12 Zinserträge und Zinsaufwendungen****Zinserträge und Zinsaufwendungen**

in Mio €	2025	2024
Zinserträge	142,0	144,6
Zinsaufwendungen	-344,4	-349,4

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

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

in Mio €	2025	2024
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	138,6	142,5
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-340,5	-347,2

Die Zinserträge aus Finanzinstrumenten enthalten 24,6 Mio € (im Vorjahr: 33,6 Mio €) Erträge aus erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten. In den Zinsaufwendungen sind keine Aufwendungen aus erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten enthalten.

**13 Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen****Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen**

in Mio €	2025	2024
Gemeinschaftsunternehmen	-30,3	74,0
Assoziierte Unternehmen	-4,1	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-34,4</b>	<b>74,0</b>

Das at-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen (siehe auch Tz. 22) enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern der beiden operativen Konzern-Gesellschaften in Antalya in Höhe von -25,1 Mio € (im Vorjahr: +74,2 Mio €) sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG (FAR) in Höhe von -12,8 Mio € (im Vorjahr: -13,1 Mio €).

## 14 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2025	2024
<b>Erträge</b>		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	11,4	0,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	10,3	4,5
Bewertung von Derivaten	1,8	1,7
Bewertung von anderen Beteiligungen	0,0	45,0
Sonstiges	0,9	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>24,4</b>	<b>51,6</b>
<b>Aufwendungen</b>		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-7,9	-0,9
Fremdwährungskursverluste realisiert	-8,3	-3,5
Sonstiges	-0,1	-4,2
<b>Gesamt</b>	<b>-16,3</b>	<b>-8,6</b>
<b>Sonstiges Finanzergebnis insgesamt</b>	<b>8,1</b>	<b>43,0</b>

Im Vorjahr wurden Erträge aus der Bewertung von anderen Beteiligungen aus der Bewertung der Anteile zum beizulegenden Zeitwert an der „Holding VVSS Limited Liability Company“ („VVSS“) im Rahmen des Verkaufs realisiert.

## 15 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

### Ertragsteuern

in Mio €	2025	2024
Laufende Ertragsteuern	-145,7	-73,0
Latente Ertragsteuern	-42,9	-106,8
<b>Gesamt</b>	<b>-188,6</b>	<b>-179,8</b>

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (149,5 Mio €, im Vorjahr 96,2 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (Ertrag 3,8 Mio €, im Vorjahr 23,2 Mio €).

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

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. Mit dem Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland vom 14. Juli 2025 wurde eine schrittweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes beschlossen. Der Berechnung der latenten Steuern der inländischen Gesellschaften liegen daher die Steuersätze zum voraussichtlichen Zeitpunkt des Abbaus der jeweiligen Differenzen zwischen 26,5 % und 31,8 % zugrunde.

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

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

Zum 31. Dezember 2025 verfügte der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht in Deutschland über nicht nutzbare gewerbsteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 5,5 Mio € und körperschaftsteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio € gewerbsteuerlich und 0,3 Mio € körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorräte stammen aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden. Im Ausland bestehen zudem nicht nutzbare Verlustvorräte von 119,7 Mio € (im Vorjahr 72,4 Mio €), von denen 65,3 Mio € (im Vorjahr 72,4 Mio €) unbegrenzt vorgetragen werden können.

Der Fraport-Konzern verfügt über in Deutschland nutzbare Verlustvorräte in Höhe von 77,9 Mio € (Gewerbsteuer; im Vorjahr: 358,2 Mio €). Der körperschaftsteuerliche Verlustvortrag wurde im Geschäftsjahr vollständig genutzt (im Vorjahr: 170,0 Mio €). Im Ausland bestehen nutzbare Verlustvorräte in Höhe von 114,2 Mio € (im Vorjahr 120,4 Mio €).

Der Überhang an aktiven latenten Steuern bei Gesellschaften, die im Jahr 2025 steuerlich Verluste auswiesen, betrug zum 31. Dezember 2025 13,4 Mio € (im Vorjahr: 10,4 Mio €). Der Ansatz aktiver latenter Steuern erfolgte, da aufgrund der geplanten Ergebnisse die Nutzung der temporären Differenzen oder Verlustvorräte erwartet wird.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 781,7 Mio € (im Vorjahr: 1.013,5 Mio €) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese potenziellen Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,59 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften.

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

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

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

#### Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2025		2024	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	14,4	-148,3	23,0	-135,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,4	-11,7	1,0	-12,4
Sachanlagen	1,7	-288,1	2,7	-293,5
Finanzanlagen	9,7	0,0	4,1	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0,6	-36,4	1,8	-48,7
Pensionsrückstellungen	3,7	0,1	5,3	0,0
Sonstige Rückstellungen	29,8	-6,4	19,7	-7,8
Verbindlichkeiten	273,2	-0,1	255,2	0,0
Wertpapiere und Finanzderivate	4,7	-0,1	1,8	0,0
Verlust- und Zinsvorräte	51,4	0,0	126,0	0,0
<b>Summe aus Einzelabschlüssen</b>	<b>389,6</b>	<b>-491,0</b>	<b>440,6</b>	<b>-498,0</b>
Saldierung	-305,0	305,0	-349,9	349,9
Konsolidierungsmaßnahmen	2,4	-15,1	2,3	-16,0
<b>Konzern-Bilanz</b>	<b>87,0</b>	<b>-201,1</b>	<b>93,0</b>	<b>-164,1</b>

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

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 3,5 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 12,3 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Darüber hinaus ergaben sich eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 5,2 Mio € aus dem sonstigen Ergebnis von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen sowie 0,9 Mio € aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhenden Steuerlatenzen in Höhe von 0,2 Mio €).

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

### Überleitungsrechnung des Steueraufwands<sup>1)</sup>

in Mio €	2025	2024
Ergebnis vor Ertragsteuern	656,7	681,7
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand <sup>2)</sup>	-208,7	-216,3
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	15,4	22,0
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	15,9	28,1
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-17,7	-40,1
Nicht anrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	-16,1	-3,3
Ergebnis von nach der at-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	-11,5	22,6
Ansatz / Nutzung bisher nicht bilanzierter aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge	3,3	3,0
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-12,0	0,0
Steuersatzanpassung/Steuersatzabweichung latente Steuern	43,2	0,0
Periodenfremde Steuern	-1,0	5,4
Sonstiges	0,6	-1,2
<b>Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>-188,6</b>	<b>-179,8</b>

<sup>1)</sup> Für eine bessere Vergleichbarkeit wurde die Darstellung für 2024 an die Struktur der Überleitungsrechnung 2025 angepasst.

<sup>2)</sup> Erwartete Steuerquote rund 32 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 16,0 %.

Die Konzern-Steuerquote betrug im Geschäftsjahr 2025 28,7 % (im Vorjahr: 26,4 %).

## 16 Ergebnis je Aktie

### Ergebnis je Aktie

	2025		2024	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	431,8	431,8	450,6	450,6
Gewichtete Aktienanzahl	92.415.193	92.415.193	92.391.339	92.391.339
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	4,67	4,67	4,88	4,88

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil von 10 € am Grundkapital entsprechen. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.415.193 Aktien ergibt sich für das Geschäftsjahr 2025 ein unverwässertes beziehungsweise verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 4,67 €.

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

### 17 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

#### Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2025	Buchwert 31.12.2024
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media GmbH	0,3	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>19,3</b>	<b>19,3</b>

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2025 eingeflossenen Annahmen:

#### Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	8,2 %	–	3,5 %	2026 bis 2053

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

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

Bei einer Variation des Diskontierungszinssatzes um +0,5 Prozentpunkte oder einer Anpassung der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte ergibt sich keine Auswirkung auf die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills.

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

### 18 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

#### Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	4.414,2	4.547,5

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 49) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 1.678,7 Mio € (im Vorjahr: 1.713,9 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 2.714,4 Mio € (im Vorjahr: 2.808,9 Mio €) und geleistete Anzahlungen von 21,1 Mio € (im Vorjahr: 24,7 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminalbetrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.817,7 Mio € (im Vorjahr: 1.815,1 Mio €), Lima mit 1.925,6 Mio € (im Vorjahr: 2.073,9 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 500,9 Mio € (im Vorjahr: 513,4 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 170,0 Mio € (im Vorjahr: 145,1 Mio €).

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau am Flughafen Lima aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 68,3 Mio € (im Vorjahr: 60,5 Mio €) an, wovon 28,6 Mio € (im Vorjahr: 47,3 Mio €) aktiviert wurden. Das Darlehen wird mit einem Zinssatz von 7,65 % (im Vorjahr: 7,65 %) verzinst.

## 19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	46,0	47,7
Software und übrige immaterielle Vermögenswerte	51,2	50,9
<b>Gesamt</b>	<b>97,2</b>	<b>98,6</b>

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten insbesondere das aus einem bestehenden langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (45,9 Mio €, im Vorjahr: 47,6 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 28 Jahren (im Vorjahr: 29 Jahre).

Die übrigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 6,7 Mio € (im Vorjahr: 6,0 Mio €). Weitere 7,1 Mio € (im Vorjahr 5,4 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen 5 und 34 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,2 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €).

## 20 Sachanlagen

### Sachanlagen

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.008,3	3.114,1
Technische Anlagen und Maschinen	1.504,7	1.533,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	191,3	191,2
Anlagen im Bau	5.661,5	4.876,3
Nutzungsrechte Leasing	201,7	135,7
<b>Gesamt</b>	<b>10.567,5</b>	<b>9.850,3</b>

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2025 belaufen sich auf 1.103,0 Mio € (im Vorjahr: 1.281,3 Mio €). Davon entfallen 707,0 Mio € (im Vorjahr: 993,0 Mio €) auf den Bau von Terminal 3 („Ausbau Süd“) sowie weitere Projekte im Zusammenhang mit kapazitiven Ausbaumaßnahmen am Frankfurter Flughafen.

Fremdkapitalkosten wurden bei der Fraport AG in Höhe von 103,5 Mio € (im Vorjahr: 64,8 Mio €) für generelle Projektfinanzierungen aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz betrug durchschnittlich rund 2,8 % (im Vorjahr: rund 2,5 %). Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3 und dem Personentransportsystem stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten in Höhe von 13,9 Mio € (im Vorjahr: 9,3 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 2,9 % (im Vorjahr: rund 2,2 %).

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

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns enthält Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken der Fraport AG in Höhe von 2.906,8 Mio € (im Vorjahr: 3.007,4 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2025 befanden sich Grundstücke mit einer Fläche von 26,0 Mio Quadratmeter im Eigentum der Fraport AG. Die Verkehrswerte der Grundstücke, die im Sachanlagevermögen klassifiziert sind, betragen je nach Lage und Nutzungsart zwischen 1 € und 650 € je Quadratmeter (veröffentlichte Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte des Landes Hessen).

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

### Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen

in Mio €	2025	2024
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.	201,7	135,7
Buchwert Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	219,8	151,2
Zugänge Nutzungsrechte/ Leasingverbindlichkeiten im Geschäftsjahr	115,1	6,6
Zahlungsmittelabflüsse gesamt für bestehende Leasingverhältnisse	127,9	126,6
Variable Leasingzahlungen, die keinen Eingang in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten fanden	85,3	83,2
Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten	8,7	6,3
Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten	148,6	155,9
Vereinbarte, aber noch nicht begonnene Leasingverhältnisse	0,0	0,0

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 165,1 Mio € (im Vorjahr: 97,9 Mio €) überwiegend auf die Gesellschaften der Fraport USA (Segment International Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. In die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten der Gesellschaften der Fraport USA wurden lediglich die fest vereinbarten, dem Leasinggeber garantierten Mindestleasingzahlungen einbezogen. Darüber hinaus zu zahlende umsatzabhängige (variable) Mietzahlungen werden in der jeweiligen Periode aufwandswirksam erfasst und sind im Falle der Gesellschaften der Fraport USA im Materialaufwand ausgewiesen. Die derzeit bei der Fraport USA bestehenden Miet- und Konzessionsverträge haben in der Regel eine Laufzeit von zehn bis 23 Jahren sowie zum Teil Verlängerungsoptionen um je fünf Jahre, deren Ausübung jedoch noch nicht als hinreichend sicher zu beurteilen ist. Es werden nur fest vereinbarte Laufzeiten ohne Optionszeiträume als Laufzeit berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Fraport USA die Neuausschreibung für das Management der kommerziellen Flächen am Flughafen Baltimore/Washington International (BWI) gewonnen. Der entsprechende Konzessionsvertrag wurde zu Beginn des Geschäftsjahres 2025 unterzeichnet, die operative Übernahme erfolgte am 1. Mai 2025. Mit einer Laufzeit bis Februar 2048 handelt es sich um den am längsten laufenden Vertrag der Fraport USA.

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

Zum Stichtag bestehen zukünftige nominale Zahlungsverpflichtungen aus den bestehenden Leasingverhältnissen in Höhe von 347,4 Mio € (im Vorjahr: 179,2 Mio €). Bezüglich des Liquiditätsprofils der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 47 verwiesen.

## 21 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2025	Buchwert 31.12.2024	Fair Value 31.12.2025	Fair Value 31.12.2024
Unbebaute Grundstücke – Level 2	3,1	3,1	2,8	2,8
Unbebaute Grundstücke – Level 3	0,7	8,7	20,3	22,9
Bebaute Grundstücke – Level 3	76,5	70,8	120,4	122,6
<b>Summe</b>	<b>80,3</b>	<b>82,6</b>	<b>143,5</b>	<b>148,3</b>

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

Der beizulegende Wert der unbebauten Grundstücke – Level 2 wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt. Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeterpreise aktuell vorgenommener Grundstückstransaktionen desselben Baugebiets sind jedoch nicht am Markt beobachtbar. Im Geschäftsjahr 2025 kam es in dieser Kategorie zum Verkauf eines Grundstücks. Dadurch bedingt sanken der Buchwert und Fair Value.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, das Grundstück des Fernbahnhofs und die Parkhäuser in Gateway Gardens sowie gewerblich vermietete Immobilien. Ein Gebäude der Airport City West wird künftig an einen Kunden vermietet und nach dessen Wünschen umgebaut. Der Anstieg des Buchwerts ist bedingt durch diesen Effekt.

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

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

Im Geschäftsjahr 2025 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 8,3 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 2,3 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €) auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestanden wie im Vorjahr keine Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Für Aus- und Umbauarbeiten bestanden zum Stichtag vertragliche Verpflichtungen in Höhe von 52,0 Mio €.

## 22 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Bei den wesentlichen Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen im Fraport-Konzern handelt es sich um Gesellschaften, die Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt betreiben. Dies betrifft die beiden Gesellschaften im Zusammenhang mit der Betriebskonzession am Flughafen Antalya.

### Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

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

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

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

Im Zusammenhang mit der im Dezember 2021 gewonnenen Ausschreibung für die neue Betriebskonzession am Flughafen Antalya hat die Fraport AG gemeinsam mit der TAV Airports Holding die Gesellschaft Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Antalya, Türkei, („Fraport TAV Antalya II“), gegründet. Die operative Betriebszeit der Gesellschaft beginnt Anfang 2027, nach Ablauf der bestehenden Konzession. Die Fraport AG hält 49 % der Kapitalanteile. Weitere 51 % der Anteile an der Gesellschaft werden von der TAV Airports Holding gehalten. Aufgrund der vertraglich vereinbarten Mitwirkungsrechte wird die Gesellschaft gemeinsam von den Gesellschaftern kontrolliert. Ebenfalls im Dezember 2021 erfolgte der Abschluss des Konzessionsvertrags zwischen der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. und dem türkischen Staat. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis 2051. Die Konzession umfasst den Betrieb der Terminals und anderer landseitiger Infrastruktur, darunter Retail-Flächen, das Parkierungsmanagement und die Passagierkontrollen. Für die neue Betriebskonzession sind von der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. fixe Konzessionsabgaben von insgesamt netto 7,25 Mrd € verteilt über die Laufzeit an den türkischen Staat (DHMI) zu zahlen, wovon 25 % des Betrags nach Abschluss des Konzessionsvertrags Ende März 2022 entrichtet wurden. Für die Vorauszahlung der Konzessionsgebühr und den Ausbau des Flughafens Antalya wurde zunächst eine Brückenfinanzierung über 2.233,0 Mio € aufgenommen. Diese wurde am 11. April 2025 durch eine Finanzierung von 2.500,0 Mio € mit einer Laufzeit von 13 beziehungsweise 13,5 Jahren abgelöst. Zum 31. Dezember 2025 waren davon 2.356,4 Mio € abgerufen.

Die Projektfinanzierung der Fraport TAV Antalya II enthält typische Kreditklauseln wie Vorgaben zu Schuldendeckungsquoten und Verschuldungsgrad, die während der Laufzeit einzuhalten sind. Bei Verstößen können Ausschüttungsrestriktionen, vorzeitige Fälligkeit der Finanzierung oder Eigenkapitalnachschieß eintreten. Am Bilanzstichtag lagen keine Anzeichen für eine Verletzung der vertraglich vereinbarten Kreditklauseln vor (siehe auch Tz. 22).

Im Zusammenhang mit Risiken bezüglich der Betriebskonzession in Antalya wird auf die Erläuterungen in der Chancen- und Risikoberichterstattung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

### Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Antalya I		Antalya II	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>148,9</b>	<b>262,4</b>	<b>5.846,3</b>	<b>5.684,7</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>14,3</b>	<b>134,8</b>	<b>5.229,7</b>	<b>2.749,9</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	2,6	116,1	5.189,7	2.680,5
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	11,7	18,7	40,0	69,4
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>198,7</b>	<b>191,1</b>	<b>60,2</b>	<b>57,7</b>
davon Zahlungsmittel	129,2	154,0	42,5	51,0
davon sonstige Vermögenswerte	69,5	37,1	17,7	6,7
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>220,3</b>	<b>158,7</b>	<b>28,2</b>	<b>2.226,2</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	116,1	110,3	0,4	2.194,1
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	104,2	48,4	27,8	32,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>113,0</b>	<b>160,0</b>	<b>648,6</b>	<b>766,3</b>
Anteiliges Nettovermögen	56,5	80,0	324,3	383,2
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9	0,0	0,0
<b>Beteiligungsbuchwert</b>	<b>73,4</b>	<b>96,9</b>	<b>324,3</b>	<b>383,2</b>

## Ergebnisdaten

in Mio €	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	561,3	515,9	99,2	284,9
EBITDA	276,5	373,5	63,7	-5,2
Planmäßige Abschreibungen	-115,6	-121,6	-26,1	0,0
Zinserträge	4,7	3,9	18,9	0,6
Zinsaufwendungen	-6,8	-15,9	-98,7	-16,9
Sonstiges Finanzergebnis	-5,6	-8,6	-18,7	-1,2
Ertragsteuern	-56,9	-49,5	-85,7	-10,7
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>96,3</b>	<b>181,8</b>	<b>-146,6</b>	<b>-33,4</b>
Sonstiges Ergebnis	2,6	0,6	28,9	61,6
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>98,9</b>	<b>182,4</b>	<b>-117,7</b>	<b>28,2</b>

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

## Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya I		Antalya II		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<b>Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)</b>	<b>96,9</b>	<b>74,0</b>	<b>383,2</b>	<b>369,1</b>	<b>76,7</b>	<b>74,9</b>	<b>556,8</b>	<b>518,0</b>
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	48,2	90,9	-73,3	-16,7	-8,6	-0,1	-33,7	74,1
Anteilige sonstige Ergebnisse	1,3	0,3	14,4	30,8	2,6	0,4	18,3	31,5
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>49,5</b>	<b>91,2</b>	<b>-58,9</b>	<b>14,1</b>	<b>-6,0</b>	<b>0,3</b>	<b>-15,4</b>	<b>105,6</b>
Dividenden	-73,0	-68,3	0,0	0,0	-7,7	-11,9	-80,7	-80,2
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8	13,1	12,8	13,1
Zugänge/Kapitaleinzahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9	0,3	4,9	0,3
<b>Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)</b>	<b>73,4</b>	<b>96,9</b>	<b>324,3</b>	<b>383,2</b>	<b>80,7</b>	<b>76,7</b>	<b>478,4</b>	<b>556,8</b>

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

## Anteile an assoziierten Unternehmen

Bei den assoziierten Unternehmen handelt es sich um die Gesellschaften Thalita Trading Ltd., die ASG Airport Service Gesellschaft mbH, und die FraScout GmbH.

Der kumulierte Gesamtbetrag an nicht erfassten anteiligen Verlusten der assoziierten Unternehmen betrug zum 31. Dezember 2025 9,7 Mio € (im Vorjahr 8,9 Mio €) und die entsprechenden Verluste der Berichtsperiode lagen bei 0,9 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €).

## 23 Andere Finanzanlagen

### Andere Finanzanlagen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzanlagen						
Wertpapiere	462,3	381,9	844,2	550,7	466,1	1.016,8
Sonstige Beteiligungen	0,0	0,2	0,2	0,0	121,3	121,3
Ausleihungen						
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,8	97,6	102,4	1,3	82,0	83,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2	0,2
Sonstige Ausleihungen	105,0	191,1	296,1	130,0	147,1	277,1
Insolvenzgesicherte Fondsanteile	0,0	11,1	11,1	0,0	17,6	17,6
<b>Gesamt</b>	<b>572,1</b>	<b>682,1</b>	<b>1.254,2</b>	<b>682,0</b>	<b>834,3</b>	<b>1.516,3</b>

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 411,5 Mio € (im Vorjahr: 538,1 Mio €) getätigt, die zum Teil unterjährig bereits wieder abgegangen sind. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in den kurzfristigen Teil aufgrund von im Jahr 2026 fälligen Wertpapieren in Höhe von 412,1 Mio € (im Vorjahr: 273,1 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von +7,1 Mio € (im Vorjahr: +30,1 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2025 haben sich die Fondsanteile um 31,5 Mio € vermindert (im Vorjahr: Erhöhung um 2,5 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 45,3 Mio € (im Vorjahr: 76,8 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 36,3 Mio € (im Vorjahr: 59,8 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 11,1 Mio € (im Vorjahr: 17,6 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien, die im Berichtsjahr abgegangen sind (siehe auch Tz. 41).

Die Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen betreffen im Wesentlichen ein gegenüber der Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş. ausgereichtes Darlehen.

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

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

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	17,4	15,4	32,8	16,0	7,6	23,6
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,3	0,0	0,3	0,3	0,0	0,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	89,8	77,8	167,6	101,2	100,3	201,5
<b>Gesamt</b>	<b>107,6</b>	<b>93,2</b>	<b>200,8</b>	<b>117,6</b>	<b>107,9</b>	<b>225,5</b>

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

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

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

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Rechnungsabgrenzungsposten	22,8	27,3	50,1	23,3	28,7	52,0
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	5,9	12,1	18,0	6,6	21,9	28,5
Sonstige nichtfinanzielle Vermögenswerte	99,0	42,4	141,4	154,2	34,9	189,1
<b>Gesamt</b>	<b>127,7</b>	<b>81,8</b>	<b>209,5</b>	<b>184,1</b>	<b>85,5</b>	<b>269,6</b>

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

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

#### Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2025	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2025
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	28,5	11,2	0,0	0,0	0,7	18,0

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

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

Die sonstigen nichtfinanziellen Vermögenswerte enthalten insbesondere Forderungen aus sonstigen Steuern.

## 26 Ertragsteuerforderungen

#### Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Ertragsteuerforderungen	27,8	0,0	27,8	33,7	0,0	33,7

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2025 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

## 27 Latente Steueransprüche

#### Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Latente Steueransprüche	87,0	93,0

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

## 28 Vorräte

#### Vorräte

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	27,8	23,3
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	0,4	0,4
Unfertige Leistungen/Sonstige	1,2	1,1
<b>Gesamt</b>	<b>29,4</b>	<b>24,8</b>

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

## 29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Gegen fremde Unternehmen	280,8	288,6

Zum Abschlussstichtag 2025 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 280,8 Mio € (im Vorjahr: 288,6 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

### Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Nicht überfällig	Überfällig		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2025	280,8	201,9	38,3	17,9	22,7
31.12.2024	288,6	196,6	69,9	7,4	14,7

Zum 31. Dezember 2025 bestanden 19 % (im Vorjahr: 23 %) der offenen Forderungen mit einem Kunden.

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

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

### Entwicklung der Wertberichtigungen

in Mio €	2025	2024
<b>Stand 1.1.</b>	<b>29,2</b>	<b>27,4</b>
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	6,0	2,7
Umsatzmindernd erfasste Wertberichtigungen	0,4	1,6
Auflösung gegen sonstige betriebliche Erträge	-5,1	-2,1
Inanspruchnahmen	-7,0	-0,2
Währungskursänderungen	-0,1	-0,2
<b>Stand 31.12.</b>	<b>23,4</b>	<b>29,2</b>

## 30 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	2.737,9	2.646,2

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

Im Zusammenhang mit der Finanzierung in Griechenland und Brasilien sowie den Investitionsverpflichtungen der Fraport USA unterlagen Bankguthaben in Höhe von 260,7 Mio € (im Vorjahr: 259,9 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

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

## 31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

### Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Gezeichnetes Kapital	924,7	923,9
Kapitalrücklage	602,4	598,5
Gewinnrücklage	3.654,1	3.306,2
<b>Gesamt</b>	<b>5.181,2</b>	<b>4.828,6</b>

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

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

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 92.468.704 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen. Jede Aktie gewährt eine Stimme und ist dividendenberechtigt.

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

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2025</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>
Mitarbeiteraktienprogramm					
Verkauf eigene Anteile	0	77.365	-77.365	-773.650	
<b>Stand 31.12.2025</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.468.704</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0000</b>

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2024</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>

Zu Beginn des Geschäftsjahres hielt die Fraport AG 77.365 Stück eigene Anteile mit einem Nennbetrag von insgesamt 0,8 Mio €, entsprechend 0,09 % des Grundkapitals. Die eigenen Anteile wurden in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworben. Der ursprüngliche Verwendungszweck war bereits in Vorjahren entfallen, sodass die Gesellschaft im laufenden Geschäftsjahr sämtliche eigene Anteile in zwei Tranchen zu einem Veräußerungspreis von 72,88 € und 73,55 € je Aktie veräußert hat. Der Veräußerungserlös betrug insgesamt 5,7 Mio €. Die Veräußerung erfolgte zu Marktbedingungen über die Börse. Der den Nennbetrag übersteigende Differenzbetrag aus dem Verkaufserlös wurde bis zur Höhe des mit den frei verfügbaren Rücklagen verrechneten Betrages von 0,9 Mio € in die jeweiligen Rücklagen eingestellt. Der darüberhinaus gehende Differenzbetrag von 4,0 Mio € wurde in die Kapitalrücklage eingestellt. Die Nebenkosten der Veräußerung wurden als Aufwand im Geschäftsjahr erfasst.

Die im Juni 2025 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienaussgabe erfolgte zu einem Preis von 59,80 €.

### Genehmigtes Kapital

Auf der Hauptversammlung am 1. Juni 2021 wurde ein genehmigtes Kapital („Genehmigtes Kapital II“) von 458,8 Mio € beschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 458,8 Mio € durch Ausgabe von bis zu 45.884.352 neuen, auf den Inhaber lautende Stückaktien gegen Bareinlagen zu erhöhen. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von Finanzinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten.

Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend festlegen, dass die neuen Aktien vom Beginn eines bereits abgelaufenen Geschäftsjahres, für das zum Zeitpunkt ihrer Ausgabe noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist, am Gewinn teilnehmen. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre einmalig oder mehrmals auszuschließen, soweit dies zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

### **Bedingtes Kapital**

Die Hauptversammlung hat am 1. Juni 2021 zudem beschlossen, das Grundkapital um bis zu 120,2 Mio € durch Ausgabe von bis zu 12.020.931 neuen, auf den Inhaber lautende Stückaktien bedingt zu erhöhen („Bedingtes Kapital“). Das Bedingte Kapital dient ausschließlich der Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionschuldverschreibungen oder einer Kombination sämtlicher dieser Instrumente, die gemäß der von der Hauptversammlung vom 1. Juni 2021 beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2026 von der Gesellschaft begeben werden und ein Wandlungsbeziehungsweise Optionsrecht auf neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft gewähren beziehungsweise eine Wandlungs- oder Optionspflicht oder ein Andienungsrecht bestimmen, und soweit die Ausgabe gegen Bareinlagen erfolgt. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt jeweils zu dem gemäß vorbezeichnetem Ermächtigungsbeschluss festzulegenden Wandlungsbeziehungsweise Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungsbeziehungsweise 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 Wandlungsbeziehungsweise Optionsrechten oder durch Erfüllung entsprechender Pflichten entstehen (Entstehungs-Geschäftsjahr), am Gewinn teil; abweichend hiervon nehmen die neuen Aktien von Beginn des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres an am Gewinn teil, falls die Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des dem Entstehungs-Geschäftsjahr vorhergehenden Geschäftsjahres noch keinen Beschluss gefasst hat. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von bedingten Kapitalerhöhungen festzusetzen.

Der Vorstand hat von der Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung keinen Gebrauch gemacht. Das bedingte Kapital beträgt zum 31.12.2025 wie im Vorjahr 120,2 Mio €.

### **Kapitalrücklage**

Der den Nennbetrag übersteigende Differenzbetrag aus der Veräußerung der eigenen Anteile in Höhe von 4,0 Mio € wurde in die Kapitalrücklage eingestellt.

### **Gewinnrücklagen**

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

Die Rücklage für die Derivatebewertung betrug zum Bilanzstichtag 3,7 Mio € (im Vorjahr: 18,0 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente betrug 1,0 Mio € (im Vorjahr: 77,9 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB sowie nach § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 129,5 Mio € (im Vorjahr: 209,0 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 92,5 Mio € auszuschütten, dies sind 1,00 € je Aktie, und den verbleibenden Betrag des Bilanzgewinns in Höhe von 168,0 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

## 32 Nicht beherrschende Anteile

### Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	300,5	298,2
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	36,3	51,3
<b>Gesamt</b>	<b>336,8</b>	<b>349,5</b>

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

## 33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

### Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	1.272,5	10.794,0	12.066,5	1.328,3	10.996,8	12.325,1

Im Laufe des Jahres wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 780,9 Mio € (im Vorjahr: 392,7 Mio €) ausgegeben. Darüber hinaus wird bezüglich weiterer Erläuterungen zu den Finanzschulden auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

## 34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	392,9	80,6	473,5	488,5	81,3	569,8

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 9,3 Mio € (im Vorjahr: 9,9 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafenbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

## 35 Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

### Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	14,8	–	14,8	7,8	–	7,8
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,1	–	0,1	0,5	–	0,5
Gegenüber Beteiligungen	0,1	–	0,1	0,2	–	0,2
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	68,2	951,5	1.019,7	69,8	941,4	1.011,2
Leasingverbindlichkeiten	36,3	183,5	219,8	39,5	111,7	151,2
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	0,8	0,8	0,2	–	0,2
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	60,7	18,5	79,2	38,9	19,7	58,6
<b>Gesamt</b>	<b>180,2</b>	<b>1.154,3</b>	<b>1.334,5</b>	<b>156,9</b>	<b>1.072,8</b>	<b>1.229,7</b>

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

## 36 Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

### Lang- und kurzfristige sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2025	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4,5	–	4,5	3,2	–	3,2
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0,6	14,2	14,8	0,6	13,5	14,1
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	43,1	39,0	82,1	36,4	42,6	79,0
Übrige sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	232,9	13,8	246,7	220,3	14,0	234,3
<b>Gesamt</b>	<b>281,1</b>	<b>67,0</b>	<b>348,1</b>	<b>260,5</b>	<b>70,1</b>	<b>330,6</b>

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

## 37 Latente Steuerverpflichtungen

### Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Latente Steuerverpflichtungen	201,1	164,1

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

## 38 Pensionsverpflichtungen

### Leistungsorientierte Pläne

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

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 19 (im Vorjahr: 19) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen. Bereits im Jahr 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich dabei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeits- und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 22,1 Mio € (im Vorjahr: 23,3 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,7 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 8,9 Jahre (im Vorjahr: 10,3 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 8,2 Jahre (im Vorjahr: 9,3 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2025 einen Anspruch auf Ruhegehalt in Höhe von 75 % und somit das Maximum und Prof. Dr. Zieschang einen Anspruch in Höhe von 66 % der jeweils fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalles ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt werden. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der deutschen Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatz gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalles wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer

Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nichtselbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

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

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

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

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

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-Fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Demnach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13 % der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt dies für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 868 Anwartschaften (davon 804 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2025 ein Barwert von 13,5 Mio € (im Vorjahr: 13,5 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 7,8 Mio € gegenüber aktiven und 5,8 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeiträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 6,4 Jahren (im Vorjahr: 7,0 Jahre).

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 24 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 8,0 Mio € (im Vorjahr: 8,0 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 4,1 Mio € (im Vorjahr: 5,5 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 3,9 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 5,3 Jahre (im Vorjahr: 6,0 Jahre).

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

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2025 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

### Pensionsverpflichtungen (2025)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
<b>Zum 1. Januar 2025</b>	<b>59,8</b>	<b>-23,3</b>	<b>36,5</b>
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,6	0,0	1,6
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Dienstzeitaufwand</b>	<b>1,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1,6</b>
Nettozinsaufwand/-ertrag			
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>	<b>1,9</b>	<b>-0,8</b>	<b>1,1</b>
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,2	-0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-3,5	0,0	-3,5
<b>Summe Remeasurements</b>	<b>-3,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-3,7</b>
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,3	-0,3	0,0
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,4	0,0	0,4
Zahlungen aus dem Plan	-3,4	1,3	-2,1
Überdeckung	0,0	1,2	1,2
<b>Zum 31. Dezember 2025</b>	<b>57,1</b>	<b>-22,1</b>	<b>35,0</b>

**Pensionsverpflichtungen (2024)**

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
<b>Zum 1. Januar 2024</b>	<b>59,4</b>	<b>-23,6</b>	<b>35,8</b>
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,4	0,0	1,4
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Dienstzeitaufwand</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>
Nettozinsaufwand/-ertrag			
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>	<b>2,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>1,1</b>
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	1,6	0,0	1,6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-1,6	0,0	-1,6
<b>Summe Remeasurements</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,7	-0,1	0,6
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-3,7	1,3	-2,4
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
<b>Zum 31. Dezember 2024</b>	<b>59,8</b>	<b>-23,3</b>	<b>36,5</b>

**Saldierung**

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

**Saldierung**

in Mio €	2025	2024
<b>Saldierung</b>		
<b>Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden</b>		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	22,1	24,1
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-23,3	-23,3
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	-1,2	0,8
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	36,2	35,7
<b>In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld</b>	<b>35,0</b>	<b>36,5</b>

**Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen**

	2025	2024
Gehaltstrend	2,25 %	2,25 %
Rechnungszinssatz	4,11 %	3,43 %
Rentendynamik	2,00 %	2,25 %
Sterbewahrscheinlichkeit	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

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

**Sensitivitätsanalyse**

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

**Sensitivitätsanalyse (31.12.2025)**

in Mio €	2025	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	2,1	-2,0
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-0,6	0,5
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	-0,1	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter <sup>1)</sup>	1,2	

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

**Sensitivitätsanalyse (31.12.2024)**

in Mio €	2024	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	2,7	-2,4
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-0,9	0,7
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	0,0	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter <sup>1)</sup>	1,4	

<sup>1)</sup> Die Verpflichtung würde sich infolge eines Anstiegs des Pensionierungsalters um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,4 Mio € erhöhen.

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

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

**Pläne mehrerer Arbeitgeber**

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; davon übernimmt der Arbeitgeber 6,1 %; die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,9 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9,0 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 476,5 Mio €.

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

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

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

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 33,1 Mio € (im Vorjahr: 32,6 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 36,0 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 89,4 Mio € (im Vorjahr: 81,7 Mio €) abgeführt.

## 39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

### Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2025	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2024
Ertragsteuerrückstellungen	119,3	27,9	147,2	46,3	63,2	109,5

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 147,2 Mio € (im Vorjahr: 109,5 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

## 40 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

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

### Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2025	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2025
<b>Personal</b>	<b>110,8</b>	<b>-69,2</b>	<b>-23,0</b>	<b>126,5</b>	<b>145,1</b>
davon langfristig	24,7				37,8
davon kurzfristig	86,1				107,3

Die Personalrückstellungen betreffen neben Rückstellungen für variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG, auch Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“, insbesondere für getroffene Regelungen zur Altersteilzeit. Darüber hinaus sind Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Performance Share Plan (siehe Tz. 44) enthalten. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 23) saldiert.

### Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2025	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2025
Umweltschutz	40,8	-1,6	0,0	7,8	-2,0	45,0
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	11,4	-0,4	-2,4	0,0	0,4	9,0
Wirbelschleppen	17,4	-2,4	0,0	0,0	0,2	15,2
Übrige	129,0	-34,6	-6,6	58,7	-0,4	146,1
<b>Gesamt</b>	<b>198,6</b>	<b>-39,0</b>	<b>-9,0</b>	<b>66,5</b>	<b>-1,8</b>	<b>215,3</b>
davon langfristig	88,6					89,9
davon kurzfristig	110,0					125,4

Die Umweltschutzrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2025 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 1,5 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 10,5 Mio € (im Vorjahr: 9,2 Mio €) und nach fünf Jahren 33,0 Mio € (im Vorjahr: 28,7 Mio €).

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2025 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,9 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 1,2 Mio € (im Vorjahr: 3,2 Mio €) und nach fünf Jahren 6,9 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €). Im Geschäftsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der erwarteten Mittelabflüsse, die zu einer erfolgsneutralen Anpassung in Höhe von -2,4 Mio € führte.

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorgeprogramm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2025 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 3,9 Mio € (im Vorjahr: 5,8 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 9,9 Mio € (im Vorjahr: 8,6 Mio €) und nach fünf Jahren 1,4 Mio € (im Vorjahr: 3,0 Mio €).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 25,0 Mio € (im Vorjahr: 23,5 Mio €), die im Geschäftsjahr 2025 umsatzmindernd erfasste Zuführungen in Höhe von 17,1 Mio € enthielten. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Rückstellungen für mögliche Schadensregulierungen in Höhe von 51,6 Mio € (im Vorjahr: 36,6 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 5,0 Mio € (im Vorjahr: 5,1 Mio €) sowie Rückstellungen für Zinsen im Zusammenhang mit erwarteten Steuernachzahlungen von 4,6 Mio € (im Vorjahr: 3,2 Mio €). Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

## 41 Finanzinstrumente

### Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2025 dar:

#### Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2025

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>								
Zahlungsmittel	2.737,9				2.737,9			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	280,8				280,8			
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	185,4				185,4			
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			855,2		855,2	805,6	49,6	
Sonstige Beteiligungen		0,2			0,2			0,2
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	117,8				130,4		19,0	111,4
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,2				0,2			0,2
Sonstige Ausleihungen	296,1				298,5		296,5	2,0
<b>Gesamt</b>	<b>3.618,2</b>	<b>0,2</b>	<b>855,2</b>	<b>0,0</b>	<b>4.488,6</b>	<b>805,6</b>	<b>365,1</b>	<b>113,8</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	473,5				473,5			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.113,9				1.330,5		1.330,5	
Finanzschulden	12.066,5				11.745,2	2.119,1	9.626,1	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivate			0,8		0,8		0,8	
<b>Gesamt</b>	<b>13.653,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>13.550,0</b>	<b>2.119,1</b>	<b>10.957,4</b>	<b>0,0</b>

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2024 dar:

#### Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2024

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>								
Zahlungsmittel	2.646,2				2.646,2			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	288,6				288,6			
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	202,3				202,3			
Derivative finanzielle Vermögenswerte								
Hedging Derivate			23,2		23,2		23,2	
Andere Finanzanlagen								
Wertpapiere			1.034,4		1.034,4	905,8	128,6	
Sonstige Beteiligungen		121,3			121,3			121,3
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	83,3				89,8		10,7	79,1
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	0,2				0,2			0,2
Sonstige Ausleihungen	277,1				277,1		277,1	
<b>Gesamt</b>	<b>3.497,7</b>	<b>121,3</b>	<b>1.057,6</b>	<b>0,0</b>	<b>4.683,1</b>	<b>905,8</b>	<b>439,6</b>	<b>200,6</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	569,8				569,8			
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.078,2				1.241,3		1.241,3	
Finanzschulden	12.325,1				12.042,1	2.101,2	9.941,0	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Übrige Derivate				0,2	0,2		0,2	
<b>Gesamt</b>	<b>13.973,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>13.853,4</b>	<b>2.101,2</b>	<b>11.182,5</b>	<b>0,0</b>

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

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

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

Die sonstigen Ausleihungen enthalten im Wesentlichen festverzinsliche Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Der beizulegende Zeitwert der Schuldscheindarlehen wurde als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt, welche aus den vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen bestehen. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung eines zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes.

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

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

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

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betrafen zum 31. Dezember 2024 im Wesentlichen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd (121,0 Mio €). Im September 2024 wurde der Vertrag über den Verkauf der Fraport-Anteile an die GMR Airports Infrastructure Limited unterzeichnet. Der Abschluss der Transaktion erfolgte im März 2025.

Der beizulegende Zeitwert zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 sowie bis zum Abgang der Anteile wurde auf Basis des vereinbarten Kaufpreises und unter Berücksichtigung des aktuellen Währungskurses ermittelt. Die sich daraus ergebenden Veränderungen wurden bis zum Abgang der Anteile im sonstigen Ergebnis erfasst. Der beizulegende Zeitwert zum Zeitpunkt des Abgangs belief sich auf 116,6 Mio €.

Aufgrund der Ausübung der FVOCI-Option wurden die kumulierten Bewertungsergebnisse in Höhe von 77,1 Mio € nicht erfolgswirksam recycelt, sondern erfolgsneutral von der Neubewertungsrücklage in die anderen Gewinnrücklagen umgliedert. In diesem Zusammenhang wird auf die entsprechende Darstellung in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung verwiesen.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2025 und 2024 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

## Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2025	2024
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-12,3	-1,7
FVTPL	1,9	46,7
FVOCI mit Recycling	7,4	25,7
FVOCI ohne Recycling	-4,4	3,6
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	16,5	-0,5

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

Die Gewinne aus den finanziellen Vermögenswerten FVTPL enthalten die Marktwerte von einem Zinsswap, für den im Laufe des Geschäftsjahres 2025 kein Grundgeschäft bestand und der im Laufe des Geschäftsjahres ausgelaufen ist. Im Vorjahr beinhaltete der Gewinn aus den finanziellen Vermögenswerten FVTPL darüber hinaus die Bewertung der Anteile an der VVSS Holding Limited Liability Company zum beizulegenden Zeitwert.

## Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

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

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

## Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Zinsswaps	774,2	827,7	0,0	23,0	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	774,2	797,7	0,0	23,2	0,0	0,0
davon Trading	0,0	30,0	0,0	-0,2	0,0	0,0

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

## Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	23,2	0,8	0,0
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	0,0	0,2

Es wurde im Vorjahr ein Zinsswap als FVTPL klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, wurden erfolgswirksam erfasst.

Sechs Zinsswaps (im Vorjahr: sechs) sind bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet und werden nach den Regeln des IFRS 9 als Cash Flow Hedges behandelt, wobei aus den Swaps ein fester Zinssatz gezahlt wird. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Durch diese

wirtschaftliche Beziehung ist der ökonomische Ausgleich und somit die Effektivität dieser Cash Flow Hedges gegeben. Die Effektivität wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Ineffektivitäten in Bezug auf die bilanzierten Sicherungsbeziehungen können sich grundsätzlich bei Auseinanderfallen der wesentlichen Bewertungsparameter von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument ergeben. Aufgrund geringer Ineffektivitäten entspricht die Wertänderung der Sicherungsinstrumente weitgehend der Wertänderung der gesicherten Grundgeschäfte. Ineffektive Wertänderungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, während effektive Wertänderungen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis (OCI) und damit im Eigenkapital verbucht werden. Die im Eigenkapital erfassten Wertänderungen resultieren aus den während des Geschäftsjahres entstandenen unrealisierten Marktwertänderungen.

#### Zinsswaps (Hedge Accounting 2025)

in Mio €	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	31.12.2025
				Durchschnittlicher Zinssatz
Laufzeitbeginn				
2023	2029	774,2	-0,8	3,4 %
<b>Gesamt</b>		<b>774,2</b>	<b>-0,8</b>	

#### Zinsswaps (Hedge Accounting 2024)

in Mio €	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	31.12.2024
				Durchschnittlicher Zinssatz
Laufzeitbeginn				
2023	2029	797,7	23,2	3,4 %
<b>Gesamt</b>		<b>797,7</b>	<b>23,2</b>	

Während des Geschäftsjahres 2025 wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 22,9 Mio € (im Vorjahr unrealisierte Gewinne in Höhe von 18,7 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte der Derivate erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst. Daraus ergeben sich Veränderungen der latenten Steuern in Höhe von 5,0 Mio € (im Vorjahr: -4,1 Mio €). Das Zinsergebnis beinhaltet 7,0 Mio € (im Vorjahr: 11,8 Mio €) Erträge, die aus dem Derivat resultieren.

## Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

### 42 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

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

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

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

Dem Segment Aviation sind der Strategische Geschäftsbereich Aviation sowie die in die Prozesse am Standort Frankfurt eingegliederten Konzern-Gesellschaften zugeordnet.

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

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

Das Segment International Activities & Services umfasst aggregiert aufgrund der Gleichartigkeit der ökonomischen Kriterien die Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind und ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen (International Activities). Die Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften besteht in dem Betrieb von Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt oder der Erbringung von flughafennahen Dienstleistungen und ist überwiegend ausgerichtet auf die Nutzer der Flughafeninfrastruktur. Sie unterliegt in Teilbereichen landesspezifischen regulatorischen Vorgaben für den Betrieb von Flughafeninfrastruktur.

Daneben werden dem Segment die internen Servicebereiche Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie deren Konzern-Gesellschaften und der Strategische Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen zugeordnet, da sie überwiegend interne Leistungen für den Fraport-Konzern erbringen. Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen sowie dem Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 73,2 Mio € (im Vorjahr: 77,3 Mio €), ein EBITDA in Höhe von 50,6 Mio € (im Vorjahr: 23,8 Mio €) und ein EBIT von 18,6 Mio € (im Vorjahr: –6,7 Mio €). Der Anstieg des EBITDA beziehungsweise EBIT resultierte mit rund 15 Mio € insbesondere aus einem positiven Netto-Effekt aufgrund der Beitragsrückerstattung im Zusammenhang mit der betrieblichen Alterszusatzversorgung im dritten Quartal 2025.

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

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

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

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

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns. Unter den anderen bedeutenden nicht zahlungswirksamen Aufwendungen werden in dieser Spalte Zuführungen zu sonstigen Steuerrückstellungen abgebildet.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen Peru, Brasilien und die USA. Die langfristigen Vermögenswerte (bestehend aus Sachanlagen, Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstigen immateriellen Vermögenswerten sowie als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 15.159,2 Mio € (im Vorjahr: 14.579,0 Mio €) betreffen mit 10.322,2 Mio € (im Vorjahr: 9.677,5 Mio €) Deutschland. Die langfristigen Vermögenswerte in allen übrigen Ländern in Höhe von 4.837,0 Mio € (im Vorjahr: 4.901,5 Mio €) entfallen im Wesentlichen auf die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 115,6 Mio € (im Vorjahr: 91,5 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 reduzierten sich von 513,4 Mio € im Vorjahr auf 500,9 Mio € zum 31. Dezember 2025. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen im Jahr 2025 526,6 Mio € (im Vorjahr: 835,0 Mio €). Die Gesellschaft hielt zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 1.925,6 Mio € (im Vorjahr: 2.073,9 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die griechischen Gesellschaften mit insgesamt 646,0 Mio € (im Vorjahr: 609,6 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2025 1.817,7 Mio € (im Vorjahr: 1.815,1 Mio €).

Im Geschäftsjahr 2025 gab es im Fraport-Konzern folgende wesentliche Veränderungen: Zum 1. Januar 2025 wurde die AIRMALL Inc. auf die Fraport USA Inc. (Segment International Activities & Services) verschmolzen. Darüber ist das Tochterunternehmen Fraport Baltimore Partnership LLC dem Konsolidierungskreis zugegangen (Segment International Activities & Services). Zwecks Hochbauprojektentwicklung in Kelsterbach wurde im Geschäftsjahr 2024 das Gemeinschaftsunternehmen LogiSpace Verwaltungs GmbH gegründet. In diesem Zusammenhang erfolgte am 17. Februar 2025 die Gründung der zugehörigen Kommanditgesellschaft LogiSpace GmbH & Co. KG (Segment Retail & Real Estate). Die Fraport Brasil Holding GmbH wurde auf die Fraport Casa Commercial GmbH (Segment Retail & Real Estate) verschmolzen. Schließlich gab es mit der Kalamata Airport S.A. (Segment International Activities & Services) einen weiteren Zugang bei Gemeinschaftsunternehmen. Die Effekte aus den Zu- beziehungsweise Abgängen werden in Tz. 2 näher erläutert. Die vorgenannten Veränderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Segment-Berichterstattung.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 0,4 Mio € (im Vorjahr: 0,4 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden mit einem Kunden und dessen verbundenen Unternehmen Umsatzerlöse in Höhe von 1.339,7 Mio € (im Vorjahr: 1.227,4 Mio €) und damit mehr als 10 % der Konzern-Umsatzerlöse in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

## Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

### 43 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

#### Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow) in Höhe von 1.328,3 Mio € (2024: 1.179,1 Mio €) erzielt. Die Verbesserung um 149,2 Mio € gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus dem verbesserten Betriebsergebnis.

#### Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 1.137,6 Mio € um 622,9 Mio € unter dem Vorjahreswert. Rückläufig waren sowohl Mittelabflüsse für Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen am Standort Frankfurt als auch Ausgaben für Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte, insbesondere in Lima. Darüber hinaus verringerten Mittelzuflüsse aus dem Verkauf von Anteilen an anderen Beteiligungen den Mittelabfluss um insgesamt 104,3 Mio € (im Vorjahr: 45,0 Mio €). Unter Berücksichtigung der Investitionen in und Erlöse aus Wertpapieranlagen, Schuldscheindarlehen und Termingeldanlagen belief sich der gesamte Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit auf 1.227,0 Mio € (2024: 1.513,6 Mio €).

#### Mittelab-/zufluss aus Finanzierungstätigkeit

Beim Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit ergab sich aufgrund geringerer Finanzmittelaufnahmen und Tilgungen sowie Rückführungen insbesondere von Tages- und Termingeldern ein Mittelabfluss von 247,8 Mio € (im Vorjahr: Mittelzufluss von 489,9 Mio €).

Unter der Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden und übrigen Finanzierungstätigkeiten sind Auszahlungen für Leasing in Höhe von 42,5 Mio € (2024: 43,4 Mio €) enthalten.

Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies der Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2025 einen Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung von 787,9 Mio € (2024: 950,5 Mio €) aus.

Die Zusammensetzung der Finanzmittelbestände und die Darstellung von zahlungsunwirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten sind in den folgenden Übersichten enthalten. Bezüglich der Entwicklung der Leasingverbindlichkeiten wird auf die Angaben in Tz. 20 verwiesen.

**Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz**

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Bank- und Kassenbestände	367,0	177,6
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt	420,9	772,9
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	<b>787,9</b>	<b>950,5</b>
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt	1.950,0	1.695,7
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>2.737,9</b>	<b>2.646,2</b>

**Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten**

in Mio €	1.1.2025	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Sonstige zahlungswirksame Veränderungen der Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2025
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	10.996,8	1.096,0	-71,5	0,0	8,5	-118,7	11,2	-1.128,3	10.794,0
Kurzfristige Finanzschulden	1.328,3	0,0	-1.034,4	-168,3	21,2	-2,6	0,0	1.128,3	1.272,5
Sonstige Finanzierung	14,7	0,0	0,0	-4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	10,6

**Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten**

in Mio €	1.1.2024	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Sonstige zahlungswirksame Veränderungen der kurzfristigen Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				31.12.2024
					Abgegrenzte Zinsen	Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	10.232,5	1.892,6	-127,6	0,0	0,0	-16,2	12,2	-996,7	10.996,8
Kurzfristige Finanzschulden	1.521,4	0,0	-1.390,4	133,5	56,8	10,3	0,0	996,7	1.328,3
Sonstige Finanzierung	22,1	0,0	0,0	-7,4	0,0	0,0	0,0	0,0	14,7

**Sonstige Angaben****44 Performance Share Plan****Performance Share Plan**

Die langfristige erfolgsabhängige Vergütungskomponente besteht aus einem Performance Share Plan (PSP) mit einer vierjährigen Performance-Periode.

Bei Planbeginn wird jedem Vorstandsmitglied beziehungsweise jedem Planteilnehmer ein je nach Funktion festgelegter Zielbetrag in Euro als Zuteilungswert in Aussicht gestellt.

Zum 1. Januar 2025 wurden für die PSP-Tranche 2025 89.985 virtuelle Aktien ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2028.

Der Zuteilungswert wird durch den initialen Fair Value (das heißt den finanzmathematisch ermittelten Zeitwert nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 2; Anteilsbasierte Vergütung) pro Performance Share zu Beginn der Performance-Periode dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der zugeteilten virtuellen Performance Shares ergibt.

Die Zielerreichung für den Performance Share Plan bemisst sich anhand von zwei Leistungskriterien, dem Gewinn pro Aktie (Earnings Per Share – EPS) und der relativen Aktienrendite (Total Shareholder Return – TSR) gegenüber dem MDAX-Index.

- Das Kriterium Earnings Per Share (EPS) wird als internes finanzielles Leistungsziel genutzt und mit einer Gewichtung von 70 % berücksichtigt. Das Leistungskriterium EPS setzt Anreize, profitabel und gewinnorientiert zu wirtschaften. Dies bildet die Grundlage für ein nachhaltiges und langfristiges Wachstum der Fraport AG, sichert die Finanzierungsfähigkeit notwendiger Investitionen und stellt somit die Erreichung wichtiger strategischer Ziele sicher. Langfristiges Wachstum hilft der Fraport AG damit auch bei der Realisierung des Ziels, sich als Europas bester Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe im Wettbewerb zu setzen. Bei der Ermittlung der Zielerreichung des EPS wird ein aus der strategischen Planung abgeleiteter Zielwert mit dem tatsächlich erreichten EPS-Wert verglichen. Dabei wird der Durchschnitt der während der Performance-Periode ermittelten jährlichen Ist-EPS-Werte mit dem durchschnittlichen Plan-EPS verglichen. Entspricht der durchschnittliche Ist-EPS-Wert dem durchschnittlichen Plan-EPS (Zielwert), beträgt der Zielerreichungsgrad 100 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 50 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert mehr als 25 % unterhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 0 %. Liegt der durchschnittliche Ist-EPS-Wert 25 % oder mehr oberhalb des Zielwerts, beträgt der Zielerreichungsgrad 150 %. Zwischen den Punkten entwickelt sich der Zielerreichungsgrad linear.
- Als weiteres Leistungskriterium wird mit dem relativen Total Shareholder Return (TSR) ein externes, auf den Kapitalmarkt ausgerichtetes Leistungskriterium genutzt, das mit 30 % gewichtet wird. Der relative TSR berücksichtigt die Entwicklung des Aktienkurses von Fraport zuzüglich fiktiv reinvestierter Brutto-Dividenden im Vergleich zu einer vordefinierten Vergleichsgruppe. Der relative TSR verknüpft die Interessen von Vorstand sowie Aktionären und integriert eine relative Erfolgsmessung in das Vorstandsvergütungssystem. Somit wird ein Anreiz zur langfristigen Outperformance der relevanten Vergleichsgruppe geschaffen. Die Fraport AG verfolgt das Ziel, eine attraktive Kapitalanlage für Aktionäre zu sein, und incentiviert daher überdurchschnittlichen Erfolg am Kapitalmarkt. Die Zielerreichung für den relativen TSR basiert auf einem Vergleich mit dem MDAX. Der Aufsichtsrat erachtet den MDAX als eine angemessene Vergleichsgruppe, da die Fraport AG in diesem Index gelistet ist und der MDAX aus Unternehmen mit einer vergleichbaren Größe besteht. Für die Berechnung des TSR in der Performance-Periode der Aktie der Fraport AG sowie des MDAX wird für jedes Jahr der Performance-Periode jeweils das arithmetische Mittel der Schlusskurse über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Beginn eines Jahres der Performance-Periode sowie über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Ende eines Jahres der Performance-Periode ermittelt, durch die vier Jahre einer Performance-Periode gemittelt und in Relation gesetzt. Bei der Ermittlung des arithmetischen Mittels der Schlusskurse zum Ende der Performance-Periode werden zudem die fiktiv reinvestierten Brutto-Dividenden berücksichtigt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG der TSR-Performance der Vergleichsgruppe entspricht. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 Prozentpunkte unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 50 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG mehr als 25 % unterhalb der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 0 %. Liegt die TSR-Performance der Aktie der Fraport AG 25 Prozentpunkte oder mehr über der TSR-Performance des MDAX, beträgt die Zielerreichung 150 %. Zielerreichungen zwischen den festgelegten Zielerreichungspunkten werden linear berücksichtigt.

Die vorgenannten Leistungskriterien erlauben eine Zielerreichung in der Bandbreite von 0 % bis 150 %. Nach Ablauf der vierjährigen Performance-Periode wird die Zielerreichung der Leistungskriterien festgestellt und die finale Anzahl der virtuellen Performance Shares bestimmt. Die Auszahlungshöhe wird durch die Multiplikation der ermittelten finalen Anzahl an Performance Shares mit dem dann geltenden durchschnittlichen Kurs der Fraport-Aktie der letzten drei Monate vor Ende der Performance-Periode zuzüglich der während der Performance-Periode pro Aktie ausgezahlten Dividenden berechnet. Der auszuzahlende Wert der Performance Shares ist damit abhängig von der Zielerreichung der Leistungskriterien sowie dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Der maximale Auszahlungsbetrag ist für jede Tranche beim Vorstand auf 150 % und bei den übrigen Planteilnehmern auf 125 % des bei Planbeginn maßgeblichen Zuteilungswertes begrenzt.

Ab dem PSP 2025 wurde die Zielerreichung für den Performance Share Plan des Vorstands um Nachhaltigkeitsziele aus dem Bereich Environmental Social Governance (ESG) zur Förderung der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie der Fraport AG ergänzt. Hierfür definiert der Aufsichtsrat vor Beginn einer jeden vierjährigen Performance-Periode strategieabgeleitete und messbare Nachhaltigkeitsziele für die Vorstandsmitglieder. Für jedes Nachhaltigkeitsziel werden anschließend Zielsetzungen (unterer Schwellenwert, 100 %-Zielwert, oberer Schwellenwert) für die gesamte 4-Jahres-Periode bestimmt. Die Nachhaltigkeitsziele als drittes Leistungskriterium fließen mit einer Gewichtung von 20 % in die Zielerreichung ein, was eine Reduzierung der Gewichtung des EPS von 70 % auf 50 % zur Folge hat. Die Gewichtung des TSR mit 30 % bleibt unverändert.

Der maximale Zielerreichungsgrad für die jeweiligen Leistungskriterien wurde von 150 % auf 180 % erhöht und der maximale Auszahlungsbetrag auf 180 % des bei Planbeginn maßgeblichen Zuteilungswerts begrenzt.

Die Auszahlung des PSP erfolgt spätestens innerhalb eines Monats nach Billigung des Konzern-Abschlusses für das vierte Jahr der Performance-Periode.

Die Zielerreichungen für die jeweiligen Leistungskriterien der Vorstands-Tranchen werden im entsprechenden Vergütungsbericht veröffentlicht.

#### Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter

Tranche	Fair Value 31.12.2025 Vorstand	Fair Value 31.12.2025 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2024 Vorstand	Fair Value 31.12.2024 Leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2022	63,68	41,85	51,70	39,98
Geschäftsjahr 2023	33,19	18,67	31,70	18,29
Geschäftsjahr 2024	42,81	26,27	36,66	24,57
Geschäftsjahr 2025	59,64	38,28	51,80	34,09

Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt auf Basis des Fair Values je Aktie einer Tranche. Für die Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die relevante Zahlung zu bestimmen.

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2022 bis 2025 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

- Zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.
- Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.
- Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen Xetra-Schlusskursen für die Fraport AG und für den MDAX.
- Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des PSP zugrunde gelegt.

Zum 31. Dezember 2025 beträgt die Rückstellung für die noch laufenden PSP-Tranchen 14,0 Mio € (im Vorjahr: 14,2 Mio €).

Bedingt durch die Marktabhängigkeit der Fair Value Bewertung ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025 ein aufwandswirksamer Effekt von 6,0 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €), welcher im Personalaufwand erfasst wurde. Davon entfielen 4,4 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) auf Vorstände und 1,6 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €) auf die übrigen Planteilnehmer.

## 45 Eventualverbindlichkeiten

### Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Bürgschaften	1,1	1,1
Garantien	442,7	1.557,4
davon Vertragserfüllungsgarantien	427,1	1.536,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	24,5	24,3
<b>Gesamt</b>	<b>468,3</b>	<b>1.582,8</b>

Die Garantien enthalten mit 427,1 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie im geringeren Umfang um Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen. Im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge zum Betrieb der ausländischen Flughäfen ist es üblich, Garantien, auch zur Rückbesicherung etwaiger Finanzierungsgarantien zu begeben. Diese Garantien resultieren somit überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten. Die wesentlichen Garantien werden nachfolgend erläutert.

Die Fraport AG hatte zusammen mit ihrem Partnerunternehmen TAV Airport Holdings im Dezember 2021 in einem Bieterverfahren den Zuschlag für die neue Konzession für den Flughafen Antalya erhalten. Diese neue Konzession läuft von 2027 bis 2051. Hierzu wurde durch die Konzessionsgesellschaft (Fraport TAV Antalya II) eine Brückenfinanzierung in Höhe von insgesamt 2.233,0 Mio € über ein Bankenkonsortium aufgenommen. Hierdurch wurde primär die Vorauszahlung auf die Konzessionsgebühr und die Ausbautätigkeit am Standort Antalya finanziert. Die Ziehungen erfolgten in einzelnen Tranchen. Mit Stichtag 30. April 2025 löste eine Finanzierung über 2.500,0 Mio € und einer Laufzeit von 13 beziehungsweise 13,5 Jahren die bestehende Finanzierung ab. Zum Stichtag 31. Dezember 2025 waren hiervon 2.356,4 Mio € abgerufen. Diese neue Darlehensvereinbarung beinhaltet im Gegensatz zur bisherigen Vereinbarung keine pauschale Finanzierungsgarantie zugunsten des finanzierenden Bankenkonsortiums in Form einer vollständigen Rückbesicherung, sondern einzelne Covenants-Komponenten mit entsprechenden Teilgarantien der beiden Gesellschafter. Diese sind standardmäßiger Bestandteil von Finanzierungsverträgen im Zuge von Projektfinanzierungen. Hieraus resultieren für die Fraport AG zum 31. Dezember 2025 keine wesentlichen zu beschreibenden Verpflichtungen. Die einzige zum 31. Dezember 2025 zu benennende Verpflichtung sind potenzielle Eigenkapitalnachsüsse in die neue Konzessionsgesellschaft. Dies für den Fall, dass mögliche Rechtsstreitigkeiten zu nachteiligen finalen Gerichtsentscheidungen oder Schiedssprüchen gegen diese führten. Momentan sind keine Rechtsstreitigkeiten anhängig. Der Gesamtbetrag ist auf 12,5 Mio € pro Anteilseigner gedeckelt. Diese Verpflichtung endet mit Betriebsübernahme (planmäßig zum 1. Januar 2027). Daneben musste die Konzessionsgesellschaft mit Unterzeichnung des Konzessionsvertrags eine Vertragserfüllungsgarantie gegenüber der türkischen Luftfahrtbehörde als Konzessionsgeber vorlegen. Diese Garantie wird aktuell, unverändert zum Vorjahr 2024, durch die Gesellschafter entsprechend ihrer Anteile im Konsortium rückbesichert (Fraport-Anteil 38,3 Mio € zum 31.12.2025). Die Rückbesicherung dieser Vertragserfüllungsgarantie wird Ende 2026 auf 145,0 Mio € (Fraport-Anteil) anwachsen.

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten Fraport und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Im Zusammenhang mit diesem Engagement bestehen Garantien in Höhe von 288,3 Mio € (im Vorjahr: 278,1 Mio €).

Bei den Konzern-Gesellschaften Fraport USA bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 27,9 Mio € (im Vorjahr: 26,4 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Zum Stichtag 31. Dezember 2025 bestanden Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden im Jahr 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen in Höhe von 22,6 Mio € (im Vorjahr: 24,9 Mio €).

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt weiterhin eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 19,6 Mio € (im Vorjahr: 25,4 Mio €). Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen der Tochtergesellschaft in Lima.

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD besteht unverändert eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr: 7,5 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 5,1 Mio € (im Vorjahr: 5,8 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei der Konzern-Gesellschaft Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 8,8 Mio € (im Vorjahr: 11,0 Mio €).

## 46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestanden sonstige Verpflichtungen in Höhe von 256,4 Mio € (im Vorjahr: 301,0 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus langfristigen Lieferverträgen für den Bezug von Strom, Kälte und Wärme in Höhe von 226,5 Mio € (im Vorjahr: 262,9 Mio €). Die Verpflichtungen bezüglich der Stromabnahme belaufen sich in Summe auf 221,1 Mio €. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um einen mehrjährigen Grünstrombeschaffungsvertrag im Wege eines Power Purchase Agreements (Offshore-Windenergieanlagen) mit der EnBW Energie Baden-Württemberg AG. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufzeit von 15 Jahren. Die Stromlieferung aus diesem Windpark soll zum 1. Juli 2026 beginnen. Daneben gibt es noch drei weitere kleinere Stromlieferverträge mit anderen Anbietern. Es bestehen vertragliche Abnahmeverpflichtungen gegenüber der Mainova AG in Höhe von 5,4 Mio € über die Lieferung von Kälte und Wärme.

Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 29,7 Mio € (im Vorjahr: 37,7 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

In den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, Lima, Peru, Fortaleza und Porto Alegre, Brasilien, sowie der 14 griechischen Regionalflughäfen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafeninfrastruktur vereinbart worden (siehe auch Tz. 49).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten neben dem Bestellobligo weiterhin zukünftige Aufwendungen aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen im Wesentlichen über Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen. Für diese Verträge wurden aus Wesentlichkeitsgründen keine Nutzungsrechte nach IFRS 16 angesetzt. Die Verträge werden wie Operate Leases im Aufwand erfasst.

### Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	645,7	810,7

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

### Operate Leases

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	10,0	9,9
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	12,5	12,5
länger als 5 Jahre	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>22,5</b>	<b>22,4</b>

## 47 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu überwachen sowie durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Dazu werden, je nach Einschätzung des Risikos, ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Neu abgeschlossene derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, zum Beispiel für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Vorstand Controlling und Finanzen monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an

dem der Vorstand Controlling und Finanzen sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzern-Finanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz, der Umfang und die Ausgestaltung von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Für weitere Ausführungen wird auf das Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

### Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und, sofern im jeweiligen Land möglich, Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB–“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB–“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen. Es wird ein niedriges Kreditrisiko angenommen, sofern der Schuldner eines finanziellen Vermögenswerts bei Erstantritt beziehungsweise am Bilanzstichtag ein externes Rating mit „Investment Grade“ aufweist. Bei Konzern-Gesellschaften, typischerweise bei denen, die im Rahmen von Projektfinanzierungen finanziert sind, kann es vorkommen, dass Anlagen bei Banken unterhalten werden, die ein Rating nur im Non-Investmentgrade haben. Solche Kreditrisiken werden fortlaufend beobachtet.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliederten sich die wesentlichen Wertpapiere und Schuldscheindarlehen wie folgt:

### Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
Fremdkapitalinstrumente	1.125,1	1.290,4

Die Buchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

### Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
AAA	0,0	29,8
AA+	10,0	14,8
AA	336,0	284,1
AA–	95,5	78,2
A+	244,5	256,0
A	199,5	195,6
A–	19,6	72,9
BBB+	155,1	146,7
BBB	39,9	174,8
BBB–	25,0	37,5
BB	0,0	0,0
Nicht geratet	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>1.125,1</b>	<b>1.290,4</b>

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln (zum Buchwert) besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Der Fraport-Konzern verwendet grundsätzlich das Rating der jeweiligen Konzern-Gesellschaft für die Einstufung des Kreditrisikos. Hierdurch werden für liquide Mittel in Höhe von 76,2 Mio € (im Vorjahr: 64,1 Mio €) Ratingstufen angesetzt, die über den jeweiligen staatlichen Ratingstufen liegen. Die Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende langfristige Emittentenratings:

**Emittentenrating liquide Mittel**

in Mio €	31.12.2025	31.12.2024
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	462,0	389,1
AA-	0,0	0,0
A+	644,4	678,4
A	693,1	474,8
A-	514,0	543,9
BBB+	377,9	61,5
BBB	0,0	16,3
BBB-	0,9	2,8
BB+	0,0	0,0
BB	43,9	33,0
BB-	0,0	445,7
B+	0,0	0,0
B	0,2	0,0
B-	0,0	0,0
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	1,5	0,7
<b>Gesamt</b>	<b>2.737,9</b>	<b>2.646,2</b>

**Liquiditätsrisiko**

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen in Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen bieten ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen sowie dem ausgewogenen Tilgungsprofil der Finanzverbindlichkeiten besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditätsmanagement auf Ebene der Fraport AG umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2025 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

**Liquiditätsprofil zum 31.12.2025**

in Mio €	Summe	2026		2027		2028-2032		2033-2037		2038ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	14.370,4	403,8	1.158,6	385,3	1.199,8	1.313,3	7.491,1	239,4	1.738,4	57,0	383,7
Leasingverbindlichkeiten	347,4	–	36,8	–	33,6	–	105,1	–	55,8	–	116,1
Konzessionsverbindlichkeiten	2.154,7	–	60,8	–	63,2	–	331,7	–	359,5	–	1.339,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	473,5	–	392,9	–	47,3	–	33,1	–	0,3	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	95,1	–	75,8	–	17,0	–	2,3	–	–	–	–
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>											
Zinsswaps	-113,5	-18,6	–	-28,0	–	-66,9	–	–	–	–	–
davon Trading	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
davon Hedge Accounting	-113,5	-18,6	–	-28,0	–	-66,9	–	–	–	–	–

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2024 stellte sich wie folgt dar:

### Liquiditätsprofil zum 31.12.2024

in Mio €	Summe	2025		2026		2027-2031		2032-2036		2037ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	14.746,1	390,6	1.203,7	376,9	1.196,5	1.371,1	7.328,6	276,3	1.978,1	77,9	546,4
Leasingverbindlichkeiten	179,2	–	39,0	–	37,1	–	62,8	–	6,1	–	34,2
Konzessionsverbindlichkeiten	2.213,0	–	58,4	–	60,8	–	326,4	–	353,7	–	1.413,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	569,8	–	488,5	–	30,9	–	37,9	–	12,5	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	67,4	–	47,6	–	17,8	–	1,8	–	0,1	–	0,1
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>											
Zinsswaps	–205,7	–21,6	–	–45,5	–	–138,6	–	–	–	–	–
davon Trading	0,2	0,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
davon Hedge Accounting	–205,9	–21,8	–	–45,5	–	–138,6	–	–	–	–	–

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

In 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 Gesamt-Nominalvolumen aller Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Tochtergesellschaften (im Wesentlichen Peru, Griechenland, Brasilien) belief sich zum 31. Dezember 2025 auf 2.241,7 Mio €.

Darüber hinaus besteht beim Gemeinschaftsunternehmen Fraport TAV Antalya II zum 31. Dezember 2025 eine Projektfinanzierung in Höhe von 2.356,4 Mio € (siehe auch Tz. 22).

Die Einhaltung bestimmter finanzieller Kennzahlen werden anlassbezogen oder zyklisch (z.B. halbjährlich jeweils im Juni und Dezember) überprüft. Zum 31. Dezember 2025 sind keine Verstöße oder Verletzungen solcher Kreditaufgaben oder Nebenabreden zu den bestehenden Finanzierungsverträgen bekannt, welche zu einer sofortigen Fälligkeit der Finanzierungen führen könnten.

Im Zusammenhang mit der im Rahmen des Ausbaus am Flughafen in Lima geschlossenen Projektfinanzierung hat sich die Fraport AG zur Absicherung dieser Finanzierung verpflichtet, unter Wahrung bestimmter Eigen-/Fremdkapital-Quoten, das anteilige Eigenkapital der Gesellschaft um bis zu 385 Mio US-\$ zu erhöhen. Hiervon wurden bis zum 31. Dezember 2025 bereits 300 Mio US-\$ eingezahlt. Zum Bilanzstichtag ergibt sich somit eine ausstehende Einzahlungsverpflichtung in Höhe von 85 Mio US-\$ (72,3 Mio €).

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

Zum Stichtag befanden sich alle Gesellschaften im Einklang mit den Bestimmungen der Finanzierungsverträge.

## Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash-Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar (US-\$) und Peruanischem Nuevo Sol (PEN). Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und gegebenenfalls durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden bei einer Abweichung von 10 % diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

### Währungskurssensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2025		31.12.2024	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-\$/PEN	1,10	1,10	0,80	0,80

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird, so weit wie möglich, durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

## Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Finanzrisikoausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Auswirkungen von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum beziehungsweise die maximale historische Schwankung des Zehn-Jahres-Euroswapsatzes zugrunde gelegt. Dabei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken dürfen einfache derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Floors und Swaptions eingesetzt werden.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.
- Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: Euro (€): 4,0 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,5 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 40 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,00 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR):

4,25 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 9,25 Prozentpunkte; Australische Dollar (AUD): 4,25 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2025 und unter den getroffenen Annahmen, resultiert bei einem Marktzinssanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 35,4 Mio € (im Vorjahr: 34,5 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 35,4 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 35,4 Mio € (im Vorjahr: 34,5 Mio €).

#### Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

in Mio €	Zinssensitivität	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2025	35,4	0,0	35,4
31.12.2024	34,5	0,0	34,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 44,6 Mio € (im Vorjahr: 21,0 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 44,6 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 142 Basispunkte (im Vorjahr: 79 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

#### Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

in Mio €	Zinssensitivität	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2025	35,4	0,0	35,4
31.12.2024	34,5	0,0	34,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 142 Basispunkte (im Vorjahr: 79 Basispunkte) beträgt 37,5 Mio € (im Vorjahr: -9,8 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 37,5 Mio € höher (niedriger).

### Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen und verfolgt darüber hinaus die Entwicklung auf den verschiedenen Finanzierungsmärkten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

#### Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten - liquide Mittel - kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

### Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2025	31.12.2024
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	5,7	6,4
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	4,2	3,7

Die beiden Verschuldungskennzahlen haben sich gegenüber dem Vorjahresniveau verbessert und die Verschuldungskennzahl EBITDA/Interest Expense liegt weiterhin innerhalb der angestrebten Bandbreite. Es wird erwartet, dass sich auch die Verschuldungskennzahl Net Debt/EBITDA perspektivisch wieder dem Zielwert von maximal fünf annähert.

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2025 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

## 48 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

### Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen sowie zu assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zu dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen von 31,31 % (2024: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, Frankfurt am Main, von 21,12 % (2024: 20,92 %) sowie des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrages vom 18./23. April 2001, zuletzt geändert am 17. April 2024, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, sodass der Stimmrechtsanteil der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH der Stadt Frankfurt am Main zuzurechnen ist. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen insbesondere die Mainova AG und deren Tochterunternehmen.

Alle Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

### Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2025	2,8	0,6	128,5	1,3	20,8
Umsatzerlöse	2024	2,6	0,6	139,0	1,3	21,1
	2025	2,1	7,6	96,2	3,7	51,6
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2024	3,1	6,5	94,5	5,1	86,5
	2025	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0
Zinsen	2024	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0
	2025	0,0	0,0	32,8	0,1	0,0
Forderungen	2024	0,0	0,0	23,6	0,1	0,2
	2025	0,0	0,0	102,4	0,2	0,0
Darlehensforderungen	2024	0,0	0,0	83,3	0,2	0,0
	2025	0,1	0,0	14,8	0,1	4,9
Verbindlichkeiten	2024	0,4	0,3	7,8	0,5	0,5

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 45 und Tz. 46 verwiesen. Die Darlehensforderungen gegenüber Konzern-Gesellschaften sind zum Teil besichert.

### Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihre Familienangehörigen definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

### Vergütung des Managements

Mio €	2025	2024
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	7,2	7,0
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,5	0,8
Sonstige langfristige Leistungen	0,0	0,0
Aktienbasierte Vergütungen	2,9	3,1
<b>Gesamt</b>	<b>10,6</b>	<b>10,9</b>

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats-tätigkeit. Darüber hinaus erhalten sie eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2025 gewährten Zuwendungsbetrag für den Performance Share Plan (PSP, siehe auch Tz. 54).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 2,8 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €).

## 49 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

### Fraport AG

Der hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Demnach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebssicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International-Civil-Aviation-Organization-(ICAO-)-Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrsentgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrsentgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafenentgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafenentgelte sind zu unterscheiden in Start- und Landeentgelte inklusive Lärmkomponente und Emissionsentgelt, Abstellentgelte, Passagier- und Sicherheitsentgelte sowie seit 1. Juli 2012 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die zuständige Genehmigungsbehörde für den Flughafen Frankfurt Main ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen und ländlichen Raum (HMWEVW). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt und wird in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.
- Ab dem 1. Januar 2025 erfolgte eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 5,7 %.
- Zum 1. Januar 2026 tritt eine neue Entgeltordnung in Kraft, die eine durchschnittliche Erhöhung der Flughafenentgelte um 3,9 % vorsieht. Diese Erhöhung geht aus einem Entgeltabkommen hervor, welches mit den Fluggesellschaften und deren Verbänden für die Jahre 2025 bis 2028 abgeschlossen wurde. Das Abkommen sieht sowohl weitere Entgeltanpassungen in den Jahren 2027 und 2028 vor sowie ein auf Wachstum ausgerichtetes Interkont-Incentive-Programm mit dem Ziel, die Hub-Funktionalität zu fördern.
- Flughafenentgelte machten im Berichtsjahr 36,80 % (im Vorjahr: 36,29 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.
- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG im Jahr 2025 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 11,40 % (im Vorjahr: 13,30 %) und auf Infrastrukturentgelte 14,30 % (im Vorjahr: 13,95 %).

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 37,50 % (im Vorjahr: 36,46 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

### **Fraport Twin Star Airport Management AD**

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen. Am 18. Oktober 2022 wurde die Verlängerung der Konzession um fünf Jahre bis November 2046 beschlossen. Mit der Verlängerung geht eine zusätzliche Investitionsverpflichtung in Höhe von 10 Mio € einher.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hatte der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafenentgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsleistungen. Die Flughafenentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt nach der im Jahr 2022 beschlossenen Verlängerung 40 Jahre. Weitere Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

### **Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)**

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber) den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und den Ausbau, die Erhaltung und die Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima, Peru.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde im Jahr 2017 von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert und endet unter Berücksichtigung einer bestehenden zehnjährigen Verlängerungsoption in 2051. Mit der Verabschiedung der Änderungen wurde der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben. Im Gegenzug ist sie verpflichtet, in die Flughafeninfrastruktur zu investieren. Am 1. Juli 2025 wurde das neue Passagierterminal in Betrieb genommen. Somit ist das Ausbauprogramm, das auch die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn inklusive der Vorfelder und Rollwege mit weiterer peripherer Infrastruktur sowie die Sanierung der bestehenden Start- und Landebahn umfasste, abgeschlossen.

Neben den Investitionen bestehen für die Gesellschaft weitere Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafeninfrastruktur.

Der Konzessionsnehmer ist zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-\$ p. a., inflationsbereinigt mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Landeentgelte und 20 % der internationalen Passagierentgelte (TUUA). Des Weiteren wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu

erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafenentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

### **Fraport Regional Airports of Greece**

Am 14. Dezember 2015 unterzeichneten Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regionalflughäfen. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren. Nach Ablauf der 40-jährigen Konzessionslaufzeit kann mit beiderseitigem Einverständnis die Laufzeit jeweils um weitere zehn Jahre einmalig verlängert werden.

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wurde eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von anfänglich 11,3 Mio € p. a. für Fraport Greece A und von 11,6 Mio € p. a. für Fraport Greece B festgelegt. Die Mindestkonzessionszahlungen werden jeweils um eine inflationsbedingte Anpassung bereinigt. Darüber hinaus steht dem Konzessionsgeber mit Beginn der Konzession über die gesamte Laufzeit eine weitere Abgabe in Höhe von circa 1 € pro abfliegendem Passagier zu. Seit 2021 wird gemäß Konzessionsvertrag zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B erhoben.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Die Baumaßnahmen wurden im April 2021, wie im Konzessionsvertrag vereinbart, abgeschlossen. Darüber hinaus werden in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen.

Im Gegenzug ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafenentgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughäfen einschließlich durchgeführter Investitionen in einem definierten, ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

### **Fraport Brasil Aeroporto de Fortaleza und Fraport Brasil Aeroporto de Porto Alegre**

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten der Fraport-Konzern und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Nach Zahlung der anfänglichen Einmalgebühren von inflationsbereinigt 291,8 Mio BRL (73,5 Mio €) für Porto Alegre beziehungsweise von 426,9 Mio BRL (107,5 Mio €) für Fortaleza sowie der Erfüllung weiterer aufschiebender Bedingungen begannen Ende August 2017 die Laufzeiten der Konzessionen für Fortaleza von 30 Jahren und für Porto Alegre von 25 Jahren. Darüber hinaus ist unter gewissen Voraussetzungen jeweils eine einmalige Verlängerung um fünf weitere Jahre möglich. Der operative Betrieb der beiden Flughäfen wurde vom Fraport-Konzern am 2. Januar 2018 übernommen.

Zusätzlich zu den geleisteten initialen Konzessionsgebühren sind im Fraport-Konzern weitere Anschaffungskosten in Höhe von rund 54,2 Mio € im Rahmen des Erwerbs der Konzession angefallen.

Neben den genannten Zahlungen sind seit 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung in Höhe von anfänglich 9,4 Mio BRL für den Flughafen Fortaleza zu leisten. Für den Flughafen Porto Alegre wurde im Geschäftsjahr 2022 eine Vereinbarung mit den Behörden zur vorzeitigen Zahlung der gesamten fixen Mindestkonzessionszahlungen in Höhe von 37,6 Mio BRL (rund 6,7 Mio €) getroffen. Die Zahlung erfolgte bereits im Dezember 2022. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten. Zur Kompensation der negativen Effekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie wurden im Geschäftsjahr 2025 erneut Erstattungsansprüche an beiden Flughäfen realisiert. Bezüglich weiterer Erläuterungen wird auf Tz. 7 verwiesen. Die bestehenden Erstattungsansprüche werden in den Folgejahren gegen fällige variable und fixe Konzessionszahlungen sowie eine zeitlich befristete Erhöhung der Flughafenentgelte verrechnet.

Zudem bestehen im Rahmen der Konzessionsverträge Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Mit der Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn in Porto Alegre im zweiten Quartal 2022 wurden die geplanten großen Infrastrukturmaßnahmen an beiden Flughäfen abgeschlossen. Im Mai 2024 war der Flughafen in Porto Alegre von starken Überschwemmungen im Bundesstaat betroffen, die zu einer rund sechsmonatigen Einstellung des Flugbetriebs führten und erhebliche Schäden an der Infrastruktur verursachten. Nach der Wiederaufnahme des vollen Betriebs im Dezember 2024 konnte sich der Flughafen im Jahr 2025 nahezu vollständig von der Betriebsunterbrechung erholen.

Für die Gesellschaften bestehen darüber hinaus weitere vertragsmäßig definierte Standards und Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Bereitstellung, der Nutzung und der Erhaltung der Flughäfen.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 45).

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der beiden Flughäfen ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafenentgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughafeninfrastruktur in einem Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen, der den ordnungsgemäßen Betrieb der Flughäfen weiterhin gewährleistet. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

## 50 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 28. Februar 2026 starteten Israel und die Vereinigten Staaten von Amerika einen koordinierten Angriff auf iranisches Staatsgebiet. Die konkreten Auswirkungen dieser militärischen Eskalation auf den Fraport-Konzern lassen sich derzeit nur schwer abschätzen. Einschränkungen von Lufträumen, steigende Ölpreise und in der Folge höhere Ticketpreise könnten, auch über die Dauer des Konflikts hinaus, zu einer Buchungszurückhaltung oder einer Umlenkung von Passagierströmen führen und sich negativ auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2026 auswirken. Gleichzeitig könnten sich durch veränderte Passagierströme auch kompensatorische Effekte für die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung ergeben. Das direkte Verkehrsaufkommen auf Strecken von und nach Nahost lag für den Flughafen Frankfurt im Geschäftsjahr 2025 bei rund 5 %. Die weiteren Konzern-Flughäfen verzeichneten geringere entsprechende Verkehrsanteile.

Aufgrund der geografischen Nähe kann sich die geopolitische Situation darüber hinaus negativ insbesondere auf die Verkehrsentwicklung an den europäischen, touristisch ausgerichteten Standorten des Fraport-Konzerns auswirken. Im Jahr 2025 verzeichneten die touristisch geprägten Konzern-Flughäfen in Bulgarien, Griechenland und der Türkei insgesamt rund 80 Mio Passagiere.

Abhängig von der Dauer und dem Ausmaß des Konflikts könnte sich dieser negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Aufgrund der derzeitigen Einschätzung des Vorstands hinsichtlich der Dauer der militärischen

Eskalation und möglicher kompensatorischer Effekte wurde die Prognose des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisentwicklung für 2026 nicht angepasst.

Geopolitische Risiken und Unsicherheiten, wurden bereits bei der Erstellung des Konzern-Abschlusses im Anhang (Tz. 4) und im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts zum 31. Dezember 2025 berücksichtigt.

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

## **51 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB**

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2025 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- AirlT Services GmbH
- Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- Airport Cater Service GmbH
- Fraport Ausbau Süd GmbH
- Fraport Casa GmbH
- Fraport Passenger Services GmbH
- FraSec Fraport Security Services GmbH
- FraSec Services GmbH
- FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2025 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch:

- Fraport Facility Services GmbH
- Fraport Ground Services GmbH
- FraSec Flughafensicherheit GmbH

## **52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz**

Im Geschäftsjahr 2025 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

ClearBridge Investments Limited, Sydney, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 21. Januar 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 16. Januar 2025

die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,99 % (das entspricht 2.769.395 Stimmrechten) betragen hat.

ClearBridge Investments Limited, Sydney, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 31. Januar 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 28. Januar 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,00 % (das entspricht 2.776.393 Stimmrechten) betragen hat.

ATLAS Infrastructure Partners Ltd., London, England, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 19. Februar 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 7. Februar 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,55 % (das entspricht 2.362.357 Stimmrechten) betragen hat.

First Maven Pty Ltd., Melbourne, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 28. März 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 24. März 2025 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99 % (das entspricht 4.617.106 Stimmrechten) betragen hat.

ClearBridge Investments Limited, Sydney, Australien, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 4. April 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 3. April 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,88 % (das entspricht 2.667.344 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 18. August 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 13. August 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,01 % (das entspricht 2.779.683 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 17. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 12. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,93 % (das entspricht 2.712.257 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 18. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 15. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,04 % (das entspricht 2.811.342 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 22. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 17. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,98 % (das entspricht 2.751.560 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat gemäß § 33 und § 34 WpHG am 24. September 2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 19. September 2025 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,11 % (das entspricht 2.880.321 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2025 wie folgt dar:

Der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2025 52,43 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 21,12 %.

Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2025): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % (Mitteilung vom 25. Juni 2010), First Maven Pty Ltd. 4,99 %, BlackRock, Inc. 3,11 %, Lazard Asset Management LLC 3,07 % (Mitteilung vom 7. November 2024). Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 27,96 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

## 53 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 12. Dezember 2025 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmenshomepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](https://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

## 54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2025

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt.

Neben dem Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 518,8 Tsd € (im Vorjahr: 774,4 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

#### Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €	2025				2024
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	776,8	1.620,6	849,0	2.397,4	2.352,8
Anke Giesen	544,5	721,3	161,8	1.265,8	1.729,5
Julia Kranenberg	532,2	894,9	591,1	1.427,1	1.157,4
Dr. Pierre Dominique Prümm	544,1	1.206,5	647,0	1.750,6	1.549,2
Prof. Dr. Matthias Zieschang	608,7	1.288,5	647,0	1.897,2	1.866,7
<b>Summe</b>	<b>3.006,3</b>	<b>5.731,8</b>	<b>2.895,9</b>	<b>8.738,1</b>	<b>8.655,6</b>

Die erfolgsunabhängigen Komponenten beinhalten die Festvergütung sowie die Nebenleistung der jeweiligen Mitglieder des Vorstands. Auf die erfolgsabhängigen Komponenten entfallen die zugewendeten Tantiemen (Zuführung zur Tantiemerückstellung 2025) sowie die zugewendete PSP-Tranche 2025 zum Auslobungszeitpunkt. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ ist die PSP-Tranche 2025 enthalten.

**Erfasster Aufwand aus PSP für den Vorstand**

in Tsd €	2025	2024
Dr. Stefan Schulte	1.247,5	1.373,0
Anke Giesen	671,3	1.046,3
Julia Kranenberg	633,1	530,2
Dr. Pierre Dominique Prümm	771,0	707,5
Prof. Dr. Matthias Zieschang	1.015,4	1.046,3
<b>Summe</b>	<b>4.338,3</b>	<b>4.703,3</b>

Der erfasste Aufwand aus PSP beinhaltet die periodengerechten Zuführungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten PSP-Tranchen für die aktiven Vorstände.

Darüber hinaus wurde ein Aufwand aus der Zuführung zu den Rückstellungen für die noch nicht ausgezahlte PSP-Tranche 2022 für das ehemalige Vorstandsmitglied Michael Müller (ausgeschieden am 30. September 2022) in Höhe von 38,4 Tsd € (im Vorjahr: 132,6 Tsd €) erfasst.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2025 insgesamt mit 1.574,9 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 1.515,5 Tsd €).

Im Geschäftsjahr wurden keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.980 Tsd € (im Vorjahr: 1.919 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 10.682 Tsd € (im Vorjahr: 11.430 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 20.551 Tsd € (im Vorjahr: 22.475 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 55 und Tz. 56 aufgeführt.

**Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2025**

Im Geschäftsjahr 2025 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 116,0 Tsd € (im Vorjahr: 132,8 Tsd €).

**Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR)**

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von drei Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß Artikel 19 MAR in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR veröffentlicht.

## 55 Vorstand

### Mandate des Vorstands

#### Mitglieder des Vorstands

Vorstandsvorsitzender  
Dr. Stefan Schulte

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– RWE AG (seit 30.4.2025)

Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:  
– President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)  
– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre  
– Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza

Vorstand Retail & Real Estate  
Anke Giesen  
(bis 31.12.2025)

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– AXA Konzern AG  
– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied im Präsidium:  
– Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V. (VhU)

Vorstand Arbeitsdirektorin  
Julia Kranenberg

Vorsitzende des Aufsichtsrats:  
– Fraport Ground Services GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:  
– Airport Cater Service GmbH  
– Medical Airport Service GmbH  
– Terminal for Kids gGmbH  
– Terminal for Kids Services GmbH  
– Fraport Ground Services GmbH

Mitglied des Verwaltungsausschusses:  
– Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden

Mitglied im Präsidium:  
– Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände

Vorstand Aviation & Infrastruktur  
Dr. Pierre Dominique Prümm

Board Director:  
– Société Internationale de Télécommunication Aéronautiques (SITA) SRL

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
– FraSec Fraport Security Services GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied des Vorstands:  
– Flughafen Forum und Region  
– stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF)

Mitglied im Präsidium:  
– DVF Deutsches Verkehrsforum e.V. (Präsident) (seit 5.11.2025)  
(Schatzmeister) (bis 4.11.2025)

Mitglied im Beirat:  
– DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (seit 1.1.2025)

Vorstand Controlling & Finanzen  
Prof. Dr. Matthias Zieschang

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– Fraport Ausbau Süd GmbH

Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:  
– Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)

Mitglied im Verwaltungsrat:  
– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzender des Börsenrats:  
– FWB Frankfurter Wertpapierbörse

## 56 Aufsichtsrat

### Mandate des Aufsichtsrats

#### Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Aufsichtsrats

**Michael Boddenberg**

Hessischer Minister der Finanzen a.D.

(Bezüge 2025: 157.000 €; Bezüge 2024: 153.000 €)

Stellvertretender Vorsitzender

**Mathias Venema**

Gewerkschaftssekretär ver.di Hessen

(Bezüge 2025: 94.500 €; 2024: 91.500 €)

**Devrim Arslan**

Vorstandsvorsitzender der Komba Gewerkschaft KV Flughafen Frankfurt

(Bezüge 2025: 62.000 €; 2024: 61.000 €)

**Karina Becker-Lienemann**

Vorsitzende des Betriebsrates der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG,

Vorsitzende des Konzern-Betriebsrats der Gebr. Heinemann SE & Co. KG,

Mitglied im Konzern-Betriebsrat der Fraport AG

(Bezüge 2025: 77.000 €; 2024: 73.000 €)

**Dr. Bastian Bergerhoff**

Stadtkämmerer und Personaldezernent der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2025: 70.000 €; 2024: 69.000 €)

#### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

##### Mitglied des Vorstands:

– Fleischer Innung Frankfurt/Darmstadt/Offenbach

##### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Zentralgenossenschaft des europäischen Fleisergewerbes (Zentrag eG)

##### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Institute for Law and Finance

#### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Fraport Ground Services GmbH

##### Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

- Mainova AG
- Messe Frankfurt GmbH
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Vorsitzender)
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Süwag
- Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH
- Thüga AG

##### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Dom Römer GmbH (stellv. Vorsitzender)
- FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
- Stiftung Hospital zum Heiligen Geist

##### Mitglied in Betriebskommissionen:

- Hafen und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- Kita Frankfurt Die städtischen Kinderzentren
- Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- Städtische Kliniken Frankfurt am Main - Höchst
- Volkshochschule Frankfurt am Main

##### Mitglied im Beirat:

– FinTech Community Frankfurt GmbH (stellv. Mitglied)

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Hakan Bölükmeşe

freigestelltes Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 89.000 €; 2024: 87.000 €)

#### Ines Born

Gewerkschaftssekretärin, Ressortkoordinatorin, ver.di Bundesverwaltung, Ressort 3

(Bezüge 2025: 41.000 €; 2024: 40.000 €)

#### Kathrin Dahnke

Selbstständige Unternehmensberaterin

(Bezüge 2025: 81.917,81 €; 2024: 56.000 €)

#### Dr. Margarete Haase

selbstständige Unternehmensberaterin

(Bezüge 2025: 113.000 €; 2024: 107.000 €)

#### Harry Hohmeister

Business Advisor und ehemaliges Vorstandsmitglied der Lufthansa Group (bis 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 15.095,89 €; 2024: 40.000 €)

#### Mike Josef

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2025: 63.000 €; 2024: 61.000 €)

#### Frank-Peter Kaufmann

Pensionär, selbstständiger Unternehmensberater (bis 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 30.164,38 €; 2024: 73.000 €)

#### Sidar Kaya

2. stellvertretender BR-Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs der Fraport AG/FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 76.000 €; 2024: 75.000 €)

#### Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D., Rechtsanwalt (bis 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 41.246,57 €; 2024: 105.000 €)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

– Mitglied des Kuratoriums der Hans Böckler Stiftung

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– B. Braun SE, Melsungen (bis 31.3.2026)  
– Knorr-Bremse AG, München  
– Jungheinrich AG, Hamburg  
– Aurubis AG, Hamburg

#### Vorsitzende des Aufsichtsrats:

– ams OSRAM AG

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– ABG Frankfurt Holding  
– Bäderbau Frankfurt GmbH & Co. KG  
– Bäderbetriebe Frankfurt GmbH  
– FrankfurtRheinMain GmbH  
– Mainova AG  
– Messe Frankfurt GmbH  
– RMV GmbH  
– Sportpark Stadion Frankfurt am Main Holding GmbH  
– Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

– Fraport Ground Services GmbH

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Dietz AG

#### Non executive Director:

– European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)

#### Vorsitzender des Beirats:

– Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises (bis 13.3.2025)

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### Karin Knappe

Leiterin Diversity und Inclusion Fraport AG und Betriebsratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebs Fraport AG, FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 77.000 €; 2024: 73.000 €)

#### Felix Kreutel

Bereichsleiter Immobilien und Energie Fraport AG

(Bezüge 2025: 63.000 €; 2024: 59.000 €)

#### Benedikt Kuhn

Staatssekretär und Chef der Staatskanzlei des Landes Hessen (seit 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 44.000 €)

#### Dr. Michael Niggemann

Vorstand Personal und Recht Deutsche Lufthansa AG (Arbeitsdirektor) (seit 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 26.000 €)

#### Matthias Pöschko

Feuerwehrmann

(Bezüge 2025: 78.000 €; 2024: 72.000 €)

#### Sonja Wärtges

Vorsitzende des Vorstands der Branicks Group AG (vormals DIC Asset AG)

(Bezüge 2025: 76.000 €; 2024: 74.000 €)

#### Marius Weiß

Mitglied des Hessischen Landtags, selbständiger Rechtsanwalt (seit 27.5.2025)

(Bezüge 2025: 47.000 €)

#### Prof. Dr. Katja Windt

Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH

(Bezüge 2025: 76.000 €; 2024: 72.000 €)

#### Özgür Yalcinkaya

1. stellvertretender BR-Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebs der Fraport AG/FRA-Vorfeldkontrolle GmbH und Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2025: 77.000 €; 2024: 74.000 €)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Mitglied im Vorstand:

- Vertreterversammlung Unfallkasse Hessen
- Vertreterversammlung Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V.

#### Mitglied im Verwaltungsrat:

- Medizinischer Dienst Hessen

#### Vertreterversammlung:

- Mitglied der Vertreterversammlung Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Mitglied im Kuratorium der Konrad Adenauer Stiftung (seit 14.3.2025)

#### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Fraport Facility Services GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH

#### Mitglied im Beirat:

- Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG (seit 1.8.2025)
- Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH (seit 1.8.2025)

#### Mitglied im Vorstand:

- Stiftung Flughafen Frankfurt/Main für die Region

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- Messe Frankfurt GmbH (bis 31.3.2025)
- HA Hessen Agentur GmbH
- Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Rheingau Musik Festival Konzertgesellschaft mbH

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Lufthansa Cargo AG
- Eurowings GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei (seit 19.3.2025)

#### Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- DIC Real Estate Investments GmbH & Co. KGaA

#### Mitglied des Aufsichtsrats:

- VIB Vermögen AG (bis 28.9.2025)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- Hessische Staatsweingüter GmbH
- Hr Werbung GmbH (bis 30.6.2025)

#### Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- Rundfunkrat des HR (bis 30.6.2025)
- Wirtschaftsbeirat der WI Bank (bis 30.6.2025)
- Vorstandsvorsitz der Nassauischen Sparkasse
- Beirat der Hochschule Fresenius
- Gesellschafterversammlung RTK Holding GmbH
- Beirat Regionale Diakonie Wiesbaden/RTK

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- Ford Otomotiv Sanayi A.S., Istanbul, Türkei
- Aumovio SE, Frankfurt am Main (seit 21.8.2025)

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

- Fraport Ground Services GmbH

## 57 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

### Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2025	100	-188	-9 <sup>1)</sup>
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2024	100	-180	-36 <sup>1)</sup>
	2025	100	2.252	121 <sup>3)</sup>
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2024	100	2.252	866 <sup>3)</sup>
	2025	100	162.639	7.295 <sup>3)</sup>
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2024	100	162.630	9.684 <sup>3)</sup>
	2025	100	26	90 <sup>3)</sup>
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	26	90 <sup>3)</sup>
	2025	100	0	0 <sup>1) 2)</sup>
Daport S.A., Dakar, Senegal	2021	100	421	-4 <sup>1)</sup>
	2025	51	1.118	124
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2024	51	1.269	184
	2025	100	355	-114
Fraport Antalya Havalimani İşletme ve Yatırım A.Ş., Istanbul, Türkei	2024	100	384	-221
	2025	100	1.796	947
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2024	100	2.236	980
	2025	100	222	-313 <sup>3)</sup>
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	534	505 <sup>3)</sup>
	2025	100	593	594
Fraport Australia Pty Ltd. Sydney/Australien	2024	100	0	0
	2025	100	31.116	679
Fraport Baltimore LLC, Baltimore, USA (vormals: Fraport Maryland Inc., Baltimore, USA)	2024	100	34.374	7.421
	2025	70	-504	-523 <sup>4)</sup>
	2025	100	61	0
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2024	100	61	-1
	2025	100	95.783	5.414
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2024	100	97.077	3.824
	2025	100	124.115	5.974
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2024	100	128.104	-11.783
	2025	100	2	-1 <sup>1)</sup>
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2024	100	5	-2 <sup>1)</sup>
	2025	100	42.006	1.536 <sup>3)</sup>
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2024	100	42.009	1.468 <sup>3)</sup>
	2025	100	7.730	386
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2024	100	7.320	169
	2025	100	8.663	1.052
Fraport Cleveland LLC, Cleveland, USA (vormals: Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA)	2024	100	8.633	1.884
	2025	100	4.742	5.665 <sup>3)</sup>
Fraport Facility Services GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	4.735	2.033 <sup>3)</sup>
	2025	100	1.975	-17.624 <sup>3)</sup>
Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	2024	100	1.661	-6.543 <sup>3)</sup>
	2025	100	16.665	4.262 <sup>3) 5)</sup>
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2024	100	11.638	5.555 <sup>3) 5)</sup>
	2025	100	374.697	11.192
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2024	100	363.505	10.371
	2025	100	342.205	-143
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2024	100	342.348	365

## Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Fraport Nashville LLC, Nashville, USA (vormals: Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA)	2025	100	9.689	2.930
	2024	100	7.752	7.911
Fraport New York LLC, New York, USA (vormals: Fraport New York Inc., New York, USA)	2025	100	7.422	1.885
	2024	100	6.329	7.229
Fraport Newark LLC, Newark, USA	2025	100	3.162	253
	2024	100	3.293	279
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	36	1
	2024	100	35	2
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	37	1
	2024	100	36	2
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2025	99,99	0	0 <sup>1)</sup>
	2024	99,99	0	0 <sup>1)</sup>
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2025	100	780	754
	2024	100	2.888	499
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	350	-997 <sup>3)</sup>
	2024	100	350	-375 <sup>3)</sup>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2025	100	5.004	75 <sup>3) 5)</sup>
	2024	100	4.976	1.527 <sup>3) 5)</sup>
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	53	2
	2024	100	51	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2025	100	8.263	4.615 <sup>3) 5)</sup>
	2024	100	7.925	4.451 <sup>3) 5)</sup>
Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, Griechenland	2025	65	165.870	69.745
	2024	65	166.127	70.040
Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, Griechenland	2025	65	160.108	34.777
	2024	65	142.325	38.603
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A., Athen, Griechenland	2025	65	14.260	2.016
	2024	65	12.232	2.432
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2025	100	1.354	-357
	2024	100	1.916	306
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2025	100	185.594	11.404
	2024	100	194.138	8.333
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2025	100	62.487	18.749
	2024	100	65.644	20.421
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2025	60	116.693	10.332
	2024	60	106.309	8.354
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2025	100	-6.146	2.422
	2024	100	-23.990	-9.116
Fraport Washington LLC, Washington, USA	2025	100	728	858
	2024	100	-110	-105
Fraport Washington Partnership LLC, Washington, USA	2025	85	922	-92
	2024	85	2.197	2.225
FraSec Flughafensicherheit GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	7.518	-1.598 <sup>3)</sup>
	2024	100	7.538	-1.221 <sup>3)</sup>
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	4.619	3.576 <sup>3)</sup>
	2024	100	4.621	-463 <sup>3)</sup>
FraSec Services GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	1.052	1.557 <sup>3)</sup>
	2024	100	1.061	861 <sup>3)</sup>
FraSec VG GmbH, Frankfurt am Main	2025	100	25	0 <sup>1)</sup>
	2024	100	25	0 <sup>1)</sup>
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2025	100	69	63 <sup>3)</sup>
	2024	100	147	111 <sup>3)</sup>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2025	80,01	758.944	-31.797
	2024	80,01	879.411	37.883
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2025	51	12.907	2.788
	2024	51	11.212	2.149

## Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>7.885</b>	<b>1.834</b>
AirITSystems GmbH, Hannover	2024	50	7.669	1.990
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>386</b>	<b>-26</b>
allivate GmbH, Frankfurt am Main	2024	50	412	-113
	<b>2025</b>	<b>40</b>	<b>2.581</b>	<b>681</b>
BFA Antalya Havalimani Yiyecek ve Icecek Hizmetleri A.Ş., Antalya, Türkei	2024	40	2	0
	<b>2025</b>	<b>49</b>	<b>9.056</b>	<b>-4.866</b>
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2024	49	13.896	2.156
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>2.482</b>	<b>575</b>
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main	2024	50	1.906	325
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>52.514</b>	<b>8.814</b>
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2024	50	46.200	10.958
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>26</b>	<b>2</b>
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2024	50	25	1
	<b>2025</b>	<b>51/50</b>	<b>128.635</b>	<b>120.893</b> <sup>6)</sup>
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.Ş., Antalya, Türkei	2024	51/50	148.657	187.560 <sup>6)</sup>
	<b>2025</b>	<b>49/50</b>	<b>648.624</b>	<b>-146.557</b> <sup>7)</sup>
Fraport TAV Antalya Yatirim, Yapim ve İşletme A.Ş., Antalya, Türkei	2024	49/50	766.318	-33.499 <sup>7)</sup>
	<b>2025</b>	<b>49</b>	<b>15.652</b>	<b>4.894</b>
FraSec Aviation Security GmbH, Frankfurt am Main	2024	49	16.906	5.873
	<b>2025</b>	<b>33,33</b>	<b>3.249</b>	<b>-220</b>
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2024	33,33	3.470	634
Kalamata Airport S.A., Athen, Griechenland	<b>2025</b>	<b>51</b>	<b>899</b>	<b>-201</b> <sup>4)</sup>
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>22</b>	<b>1</b>
LogiSpace Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2024	50	21	-4
LogiSpace GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>6.779</b>	<b>-246</b> <sup>4)</sup>
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>24.007</b>	<b>4.065</b>
Medical Airport Service GmbH, Mörfelden-Walldorf	2024	50	22.466	3.626
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>176</b>	<b>17</b>
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2024	50	159	-3
	<b>2025</b>	<b>52</b>	<b>11.627</b>	<b>960</b>
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2024	52	11.592	2.163
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>4.454</b>	<b>1.149</b>
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2024	50	5.888	1.191
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>2.953</b>	<b>3</b>
PEG Europa Real Estate GmbH, Neu-Isenburg	2024	50	2.945	0
	<b>2025</b>	<b>50</b>	<b>5.629</b>	<b>761</b>
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2024	50	4.868	604

## Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2025</b>	<b>49</b>	<b>-19.711</b>	<b>-1.728</b>
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2024	49	-17.990	-5.111
	<b>2025</b>	<b>49</b>	<b>-8</b>	<b>133</b>
FraScout GmbH, Offenbach am Main	2024	49	-86	40
	<b>2025</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 2)</sup>
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern	2022	25	-425.812	-67.604

## Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
	<b>2025</b>	<b>20</b>	<b>1.570</b>	<b>910</b>
Flughafen Parken GmbH, München	2024	20	1.380	721
	<b>2025</b>	<b>13,51</b>	<b>0</b>	<b>0<sup>1)</sup></b>
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2024	13,51	0	0 <sup>1)</sup>
	<b>2025</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0<sup>2)</sup></b>
PCF Perishable-Center GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2024	10	1.527	2.965
	<b>2025</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0<sup>2)</sup></b>
PCF Perishable-Center Verwaltungs-GmbH, Frankfurt am Main	2024	10	3.876	1.157
	<b>2025</b>	<b>5,1</b>	<b>0</b>	<b>0<sup>2)</sup></b>
The Sqaire GmbH & Co. KG, Bonn	2024	5,1	-688.245	-19.367

<sup>1)</sup> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation

<sup>2)</sup> Aktueller Abschluss liegt nicht vor

<sup>3)</sup> IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme

<sup>4)</sup> Zugang im Jahr 2025.

<sup>5)</sup> Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar)

<sup>6)</sup> 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte

<sup>7)</sup> 49 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte

Frankfurt am Main, 9. März 2026

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Stefan Schulte

Julia Kranenberg

Dr. Pierre Dominique Prümm

Prof. Dr. Matthias Zieschang