

# *Jahresabschluss*

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2019  
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019</b>	<b>4</b>
	Grundlagen des Konzerns	4
	Geschäftsmodell	4
	Wesentliche Standorte	5
	Struktur	10
	Strategie	12
	Steuerung	17
	Finanzmanagement	22
	Wertbeitrag	24
	Rechtliche Angaben	25
	Vergütungsbericht	26
	Wirtschaftsbericht	35
	Gesamtaussage des Vorstands	35
	Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	36
	Wesentliche Ereignisse	37
	Geschäftsverlauf	38
	Ertragslage Konzern	40
	Ertragslage Segmente	41
	Vermögens- und Finanzlage	46
	Wertorientierte Steuerung	53
	Beschäftigte	54
	Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	56
	Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	58
	Forschung und Entwicklung	78
	Aktie und Investor Relations	79
	Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG	83
	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	86
	Risiko- und Chancenbericht	86
	Prognosebericht	103
	Gesamtaussage des Vorstands	103
	Geschäftsausblick	104

<b>2</b>	<b>Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2019</b>	<b>110</b>
	Gewinn- und Verlustrechnung	110
	Bilanz	111
<b>3</b>	<b>Anhang zum Jahresabschluss 2019</b>	<b>112</b>
	Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	112
	Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	116
	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	116
	Erläuterungen zur Bilanz	122
	Ergänzende Angaben	133
<b>4</b>	<b>Weitere Informationen</b>	<b>146</b>
	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	146
	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	147
	Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	155
	Glossar	157
	Impressum	159

# Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

## Grundlagen des Konzerns

### Geschäftsmodell

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

#### Ein international führender Flughafen-Konzern

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

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

Das Segment Aviation bildet den Betrieb der land- und luftseitigen Infrastruktur am Standort Frankfurt ab und umfasst somit sowohl den in Deutschland gesetzlich regulierten Bereich der Flughafenentgelte als auch wesentliche Sicherheitsdienstleistungen. In diesem Segment liegt die Verantwortung für die Gewährleistung der sicheren, effizienten und kundengerechten Prozesse auf den Flugbetriebsflächen und in den Terminals sowie für die operative Durchführung von Flughafen- und Luftsicherheitsaufgaben unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Die enge Zusammenarbeit mit Behörden – unter anderem mit der hessischen Luftaufsicht und der Bundespolizei – ist von großer Bedeutung für die Abläufe der luft- und landseitigen Prozesse.

Das Segment Retail & Real Estate betreibt im Wesentlichen die Retailaktivitäten und verantwortet die Vermarktung von Immobilien und Grundstücken am Flughafen Frankfurt. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Bewirtschaftung von Gebäuden und Anlagen über die Verwaltung und Entwicklung der Parkierungs- und Retailflächen bis zur Vermietung von Werbeflächen. Ein Fokus wird auf die Ausweitung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle gelegt.

Die Bodenverkehrsdienste, die von Lade-, Gepäck- und Passagierservices über Post- und Gepäcktransporte bis zur Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt reichen, werden im Segment Ground Handling zusammengefasst. Das Segment stellt somit die Qualität der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt sicher. Zum Segment gehört zudem die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, insbesondere der Gepäckförderanlage, am Flughafen Frankfurt.

Das Segment International Activities & Services umfasst den Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und den Ausbau von Flughäfen und Infrastruktureinrichtungen im In- und Ausland. Dazu gehören auch die Dienstleistungen „Operational Readiness and Airport Transfer“ (ORAT).

**Wesentliche Standorte**

**Flughäfen des Fraport-Konzerns**

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

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

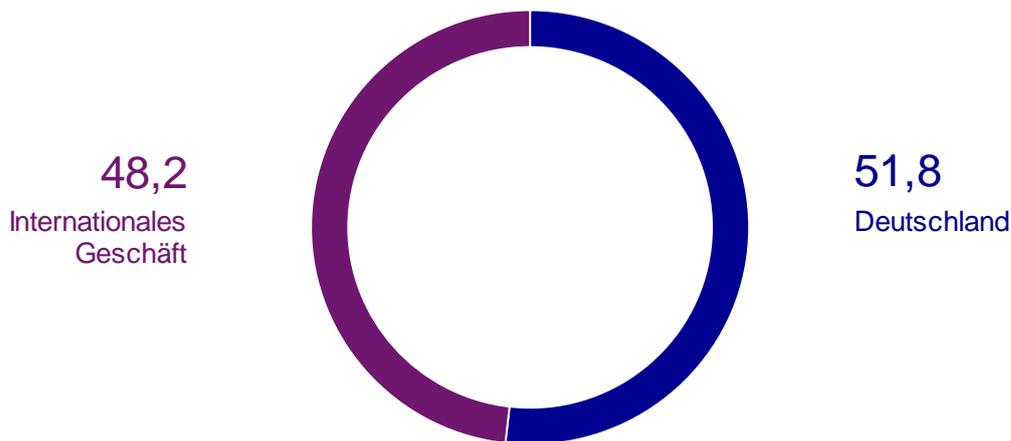
<sup>2)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA Retail- und Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland, Pittsburgh und am JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, New York. Seit Februar 2019 betreibt Fraport USA zudem das Retailflächenmanagement am Flughafen Nashville. Seit 1. Februar 2020 wurde auch das Retail-Flächenmanagement des Terminal B am Newark Airport in New Jersey übernommen.

Der Anteil des internationalen Geschäfts am Konzern-Ergebnis lag bei 48,2 %. Im Wesentlichen trugen die Konzern-Gesellschaften Antalya, Lima und Fraport Greece dazu bei. Auf Deutschland entfielen 51,8 %.

**Aufteilung des Konzern-Ergebnisses**

in %



**Externe Einflussfaktoren**

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell von Fraport, in Deutschland wie im Ausland, zählen neben wirtschaftlichen, (gesellschafts-)politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen auch Störereignisse wie klimatische Extremsituationen oder Epidemien. Diese Einflussfaktoren können sich sowohl auf die Passagiernachfrage als auch auf das Angebot von Flugbewegungen und Sitzplätzen an den Fraport-Flughäfen auswirken. Auch beeinflussen diese externen Faktoren das Kaufverhalten der Passagiere an den jeweiligen Flughäfen mit direktem Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns.

Wirtschaftswachstum begünstigt die Nachfrage nach Flugreisen und fördert ebenso den Wohlstand einer Gesellschaft, der Grundvoraussetzung für die private Reisetätigkeit ist. Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch mit den Zinspolitiken der Zentralbanken und dem internationalen Devisenhandel sind die Währungskurse. Diese wiederum haben unter anderem Einfluss auf die Attraktivität von Tourismuszielen, die Reiseströme, das Buchungsverhalten der Passagiere sowie deren Kaufverhalten im Retailbereich. Der finanzielle Beitrag der ausländischen Konzern-Gesellschaften ergibt sich auch durch die Umrechnung der lokalen Währung in die Konzern-Währung, den €. Die Stärke beziehungsweise Schwäche des € gegenüber ausländischen Währungen beeinflusst die Retailausgaben der Passagiere in Frankfurt. Für touristische Standorte wie Griechenland, Varna und Burgas sowie Antalya, die einen vergleichsweise geringen originären Verkehr aufweisen, ist die Preisattraktivität von großer Bedeutung. Dementgegen sind bei Flughäfen, die wie die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre von inländischem Verkehr geprägt sind, die lokalen Gegebenheiten überproportional maßgeblich.

Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten, insbesondere der Kerosin- und damit der Rohölpreis, haben einen wesentlichen Einfluss auf die Reiseintensität im Luftverkehr. Steigende Rohölpreise spiegeln sich üblicherweise in einer Erhöhung der Ticketpreise wider. Das dämpft die Luftverkehrsnachfrage oder sorgt bei intensivem Wettbewerb für die Insolvenz finanzschwächerer Fluggesellschaften und reduziert so gegebenenfalls das Angebot.

Eine fortschreitende Konsolidierung im Airlinemarkt begleitet von fehlenden Kapazitäten aufgrund von Auslieferungsverzögerungen bestellter Flugzeuge kann sich anhand von Angebotsreduzierungen zeigen. Der an Intensität zunehmende Wettbewerb unter den Fluggesellschaften führt zu weiteren Marktaustritten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86).

Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Drehkreuze, vor allem im Mittleren Osten sowie in Istanbul, kann zu einer Verschiebung weltweiter Umsteigerströme zum Nachteil für den Flughafen Frankfurt führen. Auch innerhalb Deutschlands und Europas können durch den Ausbau von Drehkreuzen und durch veränderte Schwerpunktsetzungen der Fluggesellschaften Abzugseffekte im Umsteigerverkehr entstehen.

Die Politik beeinflusst die Geschäfte von Fraport auf verschiedenen Ebenen. Auf regionalpolitischer Ebene wirken sich Betriebseinschränkungen, wie zum Beispiel Nachtflugverbote, negativ auf das Airline-Angebot und damit indirekt auch auf das Passagier- und Cargo-Aufkommen aus. Umgekehrt gilt, dass die Aufhebung von Einschränkungen einen positiven Einfluss hätte. Ähnliches lässt sich auf nationaler Ebene beobachten: Die Einführung von Abgaben, wie die Luftverkehrssteuer in Deutschland, wirkt dämpfend auf die Luftverkehrsnachfrage und stellt einen im europäischen Vergleich wettbewerbsverzerrenden Faktor dar.

Ebenso birgt die zunehmende umweltpolitische Diskussion, die bei dem Thema Mobilität auch den Luftverkehr in den Fokus stellt, die Gefahr von weiteren einseitigen politischen Eingriffen (Stichwort „Flugscham“). Verschärfte Betriebsbeschränkungen, mögliche Verbote ausgewählter Verkehre (zum Beispiel Flüge innerhalb Deutschlands), die Einführung neuer Gebühren und Abgaben sowie die ab dem 1. April 2020 erhöhte Luftverkehrssteuer könnten zu einer einseitigen Verzerrung des Wettbewerbs und zu einem nachhaltig veränderten Reiseverhalten zulasten des deutschen Luftverkehrs führen. In den Passagierzahlen sind solche Effekte, wenn überhaupt bislang, allenfalls mit geringen Auswirkungen beim Inlandverkehr erkennbar. Im Berichtsjahr dürften eher Angebotskonsolidierungen der Haupttreiber sein (siehe Kapitel „Geschäftsverlauf“ ab Seite 38). Im Weltluftverkehr bestehen langfristig weiterhin Wachstumspotenziale (siehe Kapitel „Strategie“ ab Seite 12).

Die internationale Politik kann mit der Liberalisierung von Luftverkehrsrechten kurzfristig neue Märkte für den Luftverkehr öffnen oder bereits bestehende Märkte vergrößern. Allerdings können unsichere geopolitische Rahmenbedingungen, Sanktionen und Reisebeschränkungen die Märkte wieder abschotten, was Verschiebungen der Passagierströme zu anderen Destinationen ergeben kann.

Der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) ist zudem ein Faktor, der sich auf den Luftverkehr auswirken kann, etwa durch geänderte Einreisebestimmungen und Luftverkehrsrechte sowie den Einfluss auf den Wechselkurs des britischen Pfunds zum €. Aufgrund der Übergangsfrist bis Ende Dezember 2020 ist im Geschäftsjahr 2021 mit möglichen Auswirkungen auf den Luftverkehr und im Speziellen auf die Fraport-Konzern-Flughäfen zu rechnen.

Zu den Störereignissen, die Einfluss auf das Passagieraufkommen haben können, gehören unter anderem Epidemien, Streiks und Witterungsverhältnisse. Ihr Vorkommen und ihr Ausmaß können schwanken und sind nicht prognostizierbar. Im Geschäftsjahr 2019 waren von witterungs- und streikbedingten Flugausfällen in Frankfurt rund 400.000 Passagiere betroffen (im Vorjahr: rund 360.000 Passagiere).

Auch terroristische Anschläge können einen negativen Effekt auf das Passagieraufkommen in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen zeigen. Je nach Ausmaß der Anschläge wird darüber in internationalen Medien unterschiedlich berichtet. So ergeben sich Rückgänge unterschiedlichen Umfangs im Verkehr mit den betroffenen Märkten, die allerdings erfahrungsgemäß zeitlich und räumlich begrenzt sind.

Fraport beobachtet diverse Frühindikatoren, um Trends bei den Reise- oder Frachtströmen rechtzeitig zu erkennen. Auf wirtschaftlicher Ebene sind dies unter anderem die Industrieproduktion, Einkaufsmanagerindizes, der Logistikindikator oder der private Konsum verschiedener Wirtschaftsräume. Darüber hinaus sind flugmarktspezifische Indikatoren, wie Reiseabsichten, Buchungsvorschauen oder Flugplanveröffentlichungen der Fluggesellschaften Bestandteil dieses regelmäßigen Monitorings.

### **Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt**

Der Flughafen Frankfurt war im vergangenen Geschäftsjahr mit 70,6 Mio Passagieren nach London-Heathrow (80,9 Mio), Paris-Charles de Gaulle (76,2 Mio) und Amsterdam-Schiphol (71,7 Mio) der viertgrößte Passagierflughafen Europas. In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2019 47,9 Mio Passagiere zählte. Bezogen auf seinen Cargo- (Luftfracht- und Luftpost-)Umschlag von 2,1 Mio Tonnen war Frankfurt der zweitgrößte Flughafen Europas nach Paris-Charles de Gaulle und vor Amsterdam-Schiphol. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber, der 1,2 Mio Tonnen Cargo zählte. Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Frankfurt zu den größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt.

Die Pünktlichkeitsquote am Flughafen Frankfurt lag im Gesamtjahr 2019 bei 72,6 % und damit 3,5 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Die auf dem Luftfahrtgipfel 2018 von Flughäfen, Flugsicherung, Fluggesellschaften und Bundesregierung beschlossenen Maßnahmen (unter anderem verbesserte Flugpläne und mehr Personal bei der Flugsicherung) und Kooperationen zeigten im Jahresverlauf erste positive Wirkungen.

Hinsichtlich seiner Wettbewerbssituation steht der Flughafen Frankfurt einerseits in Konkurrenz um Originärpassagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet und andererseits aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen in Konkurrenz um nationale und internationale Umsteigepassagiere. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Deutsche Lufthansa, die im Geschäftsjahr 2019 einen Passagieranteil von mehr als 60 % in Frankfurt besaß. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul-Atatürk, Amsterdam-Schiphol und München, die ebenfalls in jeweils unterschiedlichem Maße durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France-KLM, Turkish Airlines und Deutsche Lufthansa geprägt sind. Aufgrund der in der Vergangenheit dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus der Region des Persischen Golfs steht der Standort Frankfurt auch im interkontinentalen Wettbewerb mit diesen Flughäfen, derzeit insbesondere mit Dubai.

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Mit der Landebahn Nordwest wurden ausreichend luftseitige Kapazitäten geschaffen. Der Bau des Terminal 3, das im Jahr 2023 fertiggestellt werden soll, sichert langfristig die landseitigen Kapazitäten, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Fraport trägt der wachsenden Passagierachfrage mit dem vorgezogenen Bau des Flugsteigs G aus dem zweiten Bauabschnitt des Terminals 3 Rechnung. Geplante Fertigstellung von Flugsteig G ist 2021 – zunächst mit einer Kapazität von 4 – 5 Mio Passagieren pro Jahr. Der Bau des Terminal 3 inklusive des Flugsteigs G und des Passagier-Transport-Systems umfasst ein Investitionsvolumen von rund 4 Mrd € (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 37).

Ein besonderer operativer Fokus liegt nach wie vor auf der Steigerung der Performance an den Sicherheitskontrollen. Trotz infrastruktureller Entlastung durch eine Anbauhalle mit effizienteren Kontrollspuren sind zu Verkehrsspitzenzeiten die Wartezeiten immer noch zu lang. Einer der Hauptgründe ist die getrennte Aufgabenverteilung ohne durchgängige Verantwortung und ohne Anreizfunktion für eine sowohl serviceorientierte als auch effiziente Erbringung der Sicherheitskontrollen mit hohem Sicherheitsstandard. Zudem bestehen für das verantwortliche Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) nur wenige Anreize, moderne Kontrollgeräte und entsprechende Peripherieinfrastruktur einzusetzen. Die angespannte Personalsituation bei den Luftsicherheitsdienstleistern konnte durch entsprechende Neueinstellungen zwar reduziert, aber noch nicht vollständig gelöst werden. Fraport ist in Diskussionen mit dem BMI und seit Längerem bestrebt, hier operative aber auch regulative Verbesserungen zu erzielen.

### Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt

Anders als am Standort Frankfurt stellen sich die Wettbewerbssituationen an den stark touristisch geprägten Standorten Griechenland, Antalya sowie in Varna und Burgas dar. Wesentliche Treiber der Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen der Standorte sind die Charterverkehre touristischer Anbieter, meist ohne signifikante Konzentration auf einzelne Fluggesellschaften. Die Standorte sind, neben der wirtschaftlichen Entwicklung in den jeweiligen Herkunftsländern der Verkehre, in besonderem Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Sicherheit, Qualität und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen abhängig.

Als Hauptstadtflughafen steht die Entwicklung des Flughafens **Ljubljana** maßgeblich im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und touristischen Prosperität von Slowenien. Der Flughafen begrüßte in 2019 rund 1,7 Mio Passagiere. Nach der Insolvenz der Fluggesellschaft Adria Airways im September 2019 mit einem Marktanteil von zuletzt rund 51 % wurden einige der Routen von den übrigen Airlines bereits Ende Oktober 2019 in die Flugpläne aufgenommen. Verbindungen zu den Hubs in Zürich, Brüssel, Frankfurt und München wurden von Fluggesellschaften der Lufthansa-Gruppe übernommen. Dennoch ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2020 das Passagieraufkommen spürbar unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Zudem bauten andere Fluggesellschaften ihr Angebot an Flügen nach Ljubljana und somit Marktanteile aus. Zur Erhöhung der Servicequalität des Flughafens und zur Verbesserung der operativen Abläufe sind kurz- und langfristige Investitionen geplant. Die größte Investition in diesem Zusammenhang stellt die Erweiterung des Terminals dar, die im Juli 2019 begonnen wurde und voraussichtlich Mitte 2021 abgeschlossen sein wird.

In den ersten fünf Jahren der Konzessionslaufzeit der beiden Gesellschaften in **Porto Alegre** und **Fortaleza** werden Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen in Höhe von rund 2,3 Mrd BRL erwartet. Das erweiterte Terminal in Porto Alegre wurde im November 2019 eröffnet. In Fortaleza ist die Fertigstellung des Terminalausbaus im ersten Quartal 2020 geplant. Die Verlängerungen der Start- und Landebahnen sollen bis 2021 fertiggestellt werden. Beide Flughäfen weisen eine ähnliche Verkehrsstruktur mit circa 90 % Inlandverkehr auf und sind im Wesentlichen durch Originärverkehre geprägt. Vor allem der im Norden Brasiliens gelegene Flughafen Fortaleza bietet durch die geografisch günstige Lage zu Nordamerika und Europa sowie die wirtschaftlich noch relativ unterentwickelte Region überdurchschnittliche Wachstumspotenziale, die durch die Implementierung des Air France-KLM-Drehkreuzes in Kooperation mit der brasilianischen Fluggesellschaft GOL verstärkt werden. Auch der im südlichen Teil des Landes gelegene Flughafen Porto Alegre bietet solide Entwicklungsmöglichkeiten, wenngleich auf niedrigerem Niveau. Der Flughafen Fortaleza war mit gut 7,2 Mio Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr der elftgrößte Flughafen in Brasilien. Die größte Fluggesellschaft am Standort ist die südamerikanische LATAM mit 42,5 %, gefolgt von GOL mit 36,4 % sowie Azul mit 16,8 % Marktanteil. Der Flughafen Porto Alegre ist mit circa 8,3 Mio Passagieren der neuntgrößte des Landes. Größte Airline am Standort ist GOL mit 36,0 %, gefolgt von Azul mit 33,0 % und LATAM mit 28,8 % Marktanteil. Die Fluggesellschaft Avianca Brasil, die im Jahr 2018 auf rund 9 % Marktanteil in Porto Alegre und auf rund 17 % in Fortaleza kam, hat aufgrund von Insolvenz alle Flüge zum April 2019 eingestellt. Diese ausgefallenen Flüge wurden an beiden Standorten noch im Geschäftsjahr 2019 zu rund 25 % von anderen Airlines übernommen. Bis zum Jahresende 2020 wird damit gerechnet, dass alle Strecken von den verbliebenen Fluggesellschaften bedient werden.

Der Standort **Lima** in Peru profitiert insbesondere von der positiven wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des Landes. Die geografische Lage macht den Flughafen außerdem zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Verkehre zwischen Süd- und Nordamerika. Der Flughafen Jorge Chávez ist Perus bedeutendster Flughafen und zählte mit gut 23,6 Mio Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr erneut zu den größten Flughäfen Südamerikas. Hauptkunde des Standorts ist die zur LATAM-Gruppe gehörende Fluggesellschaft LAN Perú, die mehr als die Hälfte der Passagiere des Flughafens befördert. Mit dem Anteilskauf im Mai 2019 von weiteren 10,0 % an Lima Airport Partners S.R.L. stärkte Fraport seine Position als Mehrheitsaktionär. Der Flughafen befindet sich derzeit in der Ausbauphase. Das Ausbauprogramm umfasst den Bau eines neuen Terminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive Vorfeldern und Rollwegen sowie weiterer peripherer Infrastruktur. In 2019 haben die Maßnahmen zur umwelttechnischen Sanierung der Ausbauflächen sowie vorbereitende Baumaßnahmen begonnen. Dabei handelte es sich um notwendige Vorarbeiten für den Bau der zweiten Start-/Landebahn, der Mitte 2020 beginnen soll. Das erwartete Investitionsvolumen der Start-/Landebahn sowie des Terminals beläuft sich auf rund 1,5 Mrd US-\$. Die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn ist für das zweite Halbjahr 2022, die Fertigstellung des Terminals für 2024 geplant.

**Fraport Greece** betreibt 14 griechische Regionalflughäfen. Dies sind die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio/Prevezka, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos sowie Samos. 30,2 Mio Passagiere im Geschäftsjahr 2019 unterstreichen die Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination mit

einem Anteil internationaler Passagiere von fast 77 %. Mit rund 18 % stellen Passagiere aus Großbritannien die stärkste Passagiergruppe dar. Aegean Airlines/Olympic Air ist, gemessen an den Passagierzahlen, die größte Fluggesellschaft an den 14 Flughäfen mit einem Passagieranteil von 20 %, gefolgt von Ryanair mit 12 % Passagieranteil. Die TUI Group liegt mit einem Marktanteil von rund 11 % auf dem dritten Platz. Die 40-jährigen Konzessionen sehen ein Investitionsvolumen in die Flughafeninfrastrukturen in den ersten vier Jahren von rund 400 Mio € vor. Der größte Teil fließt in ein umfangreiches Ausbau- und Erweiterungsprogramm, welches unter anderem den Neubau von fünf Terminals, die Erweiterung von fünf Terminals und die Modernisierung von vier Terminals an den einzelnen Flughäfen umfasst. Der Bau eines neuen Terminals am Flughafen Thessaloniki – mit einem Investitionsvolumen von rund 100 Mio € – hat begonnen. Die Inbetriebnahme ist für 2021 geplant. Im Rahmen des Ausbau- und Erweiterungsprogramms liegt der Fokus vor allem auch auf der Ausweitung der Shopping- und Serviceangebote, um die Flughäfen noch attraktiver zu gestalten. Mit dem Abschluss der Investitionsmaßnahmen an den jeweiligen Flughäfen wird Fraport Greece die regulierten Flughafenentgelte je Passagier im Einklang mit dem Konzessionsvertrag von bislang 13 € auf durchschnittlich 18,50 € erhöhen. In Chania, Zakynthos und Kavala wurden die Tarife zum April 2019 entsprechend erhöht. An sechs weiteren Flughäfen (Aktio, Skiathos, Samos, Mytilini, Rhodos, Kefalonia) ist eine Anpassung der regulierten Flughafenentgelte für April 2020 vorgesehen. Die Baumaßnahmen an den restlichen Flughäfen liegen ebenfalls im Zeitplan und werden spätestens im ersten Quartal 2021 abgeschlossen sein.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** waren mit knapp 2,9 Mio beziehungsweise etwa 2,1 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Wesentliche Passagiergruppen der Standorte sind Fluggäste aus Deutschland (gut 17 %), Großbritannien (rund 15 %), Polen (etwa 12 %) und Russland (circa 14 %). Nach der dynamischen Entwicklung der Vorjahre verzeichnete Twin Star 2019 einen Rückgang der Passagierzahlen um 10,7 % gegenüber 2018 (siehe auch Kapitel „Geschäftsverlauf“ ab Seite 38). Die Attraktivität der Standorte hängt insbesondere von dem touristischen Angebot, der politischen Stabilität des Landes sowie einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis ab. Neben Charterverkehren bieten Low-Cost-Verkehre weiteres Wachstumspotenzial. Die Terminals bieten durch sukzessive, modulare Erweiterungsmaßnahmen an beiden touristischen Standorten ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Mit circa 35,5 Mio Passagieren erreichte der Flughafen in **Antalya** im vergangenen Geschäftsjahr ein Rekordergebnis. Nach dem Flughafen Istanbul ist Antalya der zweitgrößte Passagierflughafen der Türkei und einer der wesentlichen touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Russland und Deutschland mit Anteilen von rund 37 % beziehungsweise 23 %. Die Zahl der Passagiere aus nahezu allen relevanten europäischen Märkten stieg im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Die Entwicklung des Verkehrs in Antalya ist weiterhin von der politischen und wirtschaftlichen Stabilität des Landes sowie von Währungskursschwankungen abhängig. Verpflichtende Ausbauinvestitionen in die Flughafeninfrastruktur sind bis zum Ende der Konzessionslaufzeit 2024 nicht zu tätigen.

Der Flughafen Pulkovo in **St. Petersburg** ist der größte Flughafen Russlands außerhalb von Moskau. Im vergangenen Jahr konnte die Zahl der Passagiere auf rund 19,6 Mio gesteigert werden (+8,1 %). Wesentliche Fluggesellschaften waren die der Aeroflot-Gruppe angehörenden Rossija, Aeroflot und Pobeda mit Anteilen von 28 % und jeweils 10 %. Durch den Anschluss an die Ostsee ist die Stadt St. Petersburg geografisch günstig für wirtschaftliche und touristische Entwicklungen gelegen. Die Einführung des kostenlosen E-Visums im Oktober 2019 bedeutet für ausländische Touristen und Geschäftsreisende aus bestimmten Ländern, darunter auch Deutschland, eine deutliche Vereinfachung der Einreisebestimmungen für St. Petersburg und das Lenin-grader Gebiet. Aufgrund vorgenannter Eigenschaften wird der Flughafen vornehmlich für Originärverkehre von und nach Russland genutzt. Mit der Inbetriebnahme des internationalen Terminals in 2013 realisierte der Flughafen in den vergangenen Jahren ein robustes Passagierwachstum. In Abhängigkeit der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des Großraums St. Petersburg können weitere Investitionsmaßnahmen notwendig werden. Das vorgenannte Passagierwachstum hängt – neben der politischen Stabilität des Landes – auch von der Entwicklung des Rubels ab, die insbesondere das Reiseverhalten russischer Fluggäste beeinflusst. Fraport hält eine 25 %-ige Beteiligung am Betreiberkonsortium der Konzession und den Vertrag zur Durchführung des operativen Betriebs. Die Konzession des Betreiberkonsortiums endet in 2040.

Der Flughafen **Xi'an** war im vergangenen Geschäftsjahr mit circa 47,2 Mio Fluggästen der siebtgrößte Flughafen in China. Der Standort ist im Wesentlichen durch originären Verkehr geprägt. Mit ungefähr 30 % des Passagierverkehrs hat China Eastern Airlines den größten Marktanteil am Flughafen Xi'an. Die bislang nur geringen Umsteigerverkehre bieten dem Flughafen langfristig weiteres Wachstumspotenzial. In den nächsten Jahren werden weitere Ausbaumaßnahmen vorgenommen.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 35 zu entnehmen.

## Struktur

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2019 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben.

Wie bereits im Halbjahresbericht 2019 berichtet, beschloss der Aufsichtsrat am 14. März 2019 mit Blick auf den erhöhten Steuerungsbedarf der zukünftigen Kapazitätserweiterungen am Standort Frankfurt sowie das wachsende Auslandsgeschäft die Erweiterung des Vorstands um Herrn Dr. Pierre Dominique Prümm zum 1. Juli 2019 und dessen Bestellung für fünf Jahre bis zum 30. Juni 2024. Als Vorstand Aviation und Infrastruktur übernimmt er die Verantwortung für das Segment Aviation mit dem Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ und dem Servicebereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“.

Um konsequent auf Marktveränderungen zu reagieren und den Standort Frankfurt zu stärken, wurden zwei Zentralbereiche etabliert. Zum 1. Juli 2019 wurde der Zentralbereich „Zentrale Frachtinfrastruktur und Luftfrachtentwicklung“ aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ gegründet. Zum 1. Oktober 2019 wurden im Zentralbereich „Digitalisierung, Innovation und Transformation“ die digitalen Kompetenzen sowie das Ideenmanagement gebündelt.

### Rechtliche Konzern-Struktur

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafenbetreibermodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit mehr als 9.600 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 22.500 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 31 Flughäfen aktiv. Zu den bedeutendsten Gesellschaften zählten dabei die Konzern-Gesellschaften Fraport USA (Verträge zum zeitlich befristeten Vertrieb von Retail-/Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland, Pittsburgh, Nashville, am Terminal 5 des New Yorker John F. Kennedy-Flughafens sowie am Terminal B des Newark Airport in New Jersey), Fraport Slovenija (Betrieb des Flughafens in Ljubljana), Fortaleza und Porto Alegre (Konzessionsverträge zum Betrieb des Flughafens Fortaleza bis 2047 sowie des Flughafens Porto Alegre bis 2042), Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2041 mit Verlängerungsoption), Fraport Greece (Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regionalflughäfen bis 2057), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041), Antalya (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Terminals bis 2024), St. Petersburg (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Terminals bis 2040) und Xi'an (Kapitalanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Xi'an). Während die Konzern-Gesellschaften Fraport USA, Fraport Slovenija, Fortaleza, Porto Alegre, Lima, Fraport Greece A & B sowie Twin Star im Fraport-Konzern vollkonsolidiert werden, werden die Konzern-Gesellschaften Antalya (Gemeinschaftsunternehmen) sowie St. Petersburg und Xi'an (assoziierte Unternehmen) at-Equity einbezogen.

Zum 31. Dezember 2019 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 55 Gesellschaften im engeren Sinn und 73 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 56 beziehungsweise 74 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 56 dargestellt.

### Organisatorische Konzern-Struktur

Als Leitungsorgan trägt der Vorstand die strategische und operative Verantwortung des Unternehmens. Der Vorstand setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Retail und Real Estate), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

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

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

Dem Segment **Aviation** sind der Strategische Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie unter anderem die Konzern-Gesellschaften FraSec und Fraport Ausbau Süd zugeordnet.

Das Segment **Retail & Real Estate** besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“. Des Weiteren gehören die Konzern-Gesellschaften Fraport Immo sowie das Gemeinschaftsunternehmen Frankfurt Airport Retail zu diesem Segment.

Das Segment **Ground Handling** beinhaltet den Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie unter anderem die Konzern-Gesellschaften FraGround und FraCareS.

Das Segment **International Activities & Services** besteht maßgeblich aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ sowie den Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftsprozesse außerhalb des Standorts Frankfurt haben, unter anderem Lima, Fraport Greece A & B sowie Fortaleza und Porto Alegre. Neben dem Geschäft außerhalb des Standorts Frankfurt umfasst das Segment die Servicebereiche „Integriertes Facility Management“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“, „Projekt Ausbau Süd“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“.

Zusätzlich zu den vorgenannten Strategischen Geschäfts- und den direkt zugeordneten Servicebereichen erbringen zwölf Zentralbereiche der Fraport AG in Frankfurt unter anderem konzernweite Leistungen. Die Kosten der Zentralbereiche werden sachgerecht auf die vier Segmente geschlüsselt. Zu den Zentralbereichen zählen unter anderem die Bereiche „Finanzen und Investor Relations“, „Personalserviceleistungen“ sowie „Unternehmenskommunikation“.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses stellte sich die Organisationsstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

**Organigramm**

Fraport-Konzern				
<b>Segmente<sup>1)</sup></b>	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services
<b>Direkt zugeordnete strategische Geschäfts- und Servicebereiche</b>	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen  Integriertes Facility Management  Informations- und Kommunikationsdienstleistungen  Projekt Ausbau Süd  Zentrales Infrastrukturmanagement
<b>Zentralbereiche</b>				
Controlling   Digitalisierung, Innovation und Transformation   Finanzen und Investor Relations   Interne Revision   Personal Führungskräfte In-/Ausland   Personalserviceleistungen   Rechnungswesen   Rechtsangelegenheiten und Compliance   Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit   Unternehmenskommunikation   Zentrale Frachtinfrastruktur und Luftfrachtentwicklung   Zentraler Einkauf und Bauvergabe				

<sup>1)</sup> Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

## Strategie

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2019 hat Fraport die auf dem Leitbild basierende Umsetzung der Konzern-Strategie weiterverfolgt. Im Unterschied zum Vorjahr stehen notwendigen Investitionen in unsere Infrastruktur und für den Klimaschutz eine vermehrte Anzahl an Airline-Insolvenzen, die verstärkte Diskussion über den Klimawandel und eine sich abschwächende Konjunktur gegenüber.

Um weiterhin die angestrebten Ziele zu erreichen und die strategischen Herausforderungen in dem veränderten Umfeld zu meistern, wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2019 das Programm „Zukunft FRA“ aufgesetzt. Mit zahlreichen Maßnahmen zielt es insbesondere auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, die damit einhergehende, notwendige Ergebnisverbesserung sowie den dafür erforderlichen Kulturwandel am Standort Frankfurt ab.

Die im Geschäftsjahr 2018 formulierten strategischen Programme wurden teilweise in Zukunft FRA integriert. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2019 einige Projekte bereits abgeschlossen oder zur weiteren Umsetzung in die Linienorganisation überführt.

### Langfristige Marktentwicklung trotz kurzfristiger Volatilität unverändert

Während im zurückliegenden Geschäftsjahr Marktkonsolidierungen sichtbar waren und sich negativ auf die Wachstumsraten im Luftverkehr auswirkten, erwarten die Flugzeugproduzenten Airbus, Boeing und Embraer sowie der internationale Dachverband der Flughafenbetreiber ACI ein langfristig stabiles Wachstum des Luftverkehrsmarkts. Fraport richtet seine Strategie auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts und dessen Markttrends aus. Untermauert wird dies insbesondere durch ein weltweit grundsätzlich angenommenes Wirtschaftswachstum und eine unverändert global wachsende und stärker konsumierende Mittelschicht. Unterstützende Effekte resultieren unvermindert aus der anhaltenden Internationalisierung von Arbeit und Bildung sowie dem prognostizierten zunehmenden Verkehr aus Migration und Tourismus. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet.



Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+4,3 %
Boeing	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+4,6 %
Embraer	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+4,4 %
ACI	bis 2040	Anzahl Passagiere	+3,7 %

### Zukunft FRA als Antwort auf kurzfristig verändertes Marktumfeld

Das strategische Programm „Zukunft FRA“ setzt drei Schwerpunkte:

- > **Zukunft gestalten**, das heißt, den Kulturwandel fortsetzen und dafür unter anderem mehr Verantwortung delegieren und die Zusammenarbeit effizienter gestalten.
- > **Kosten senken**, das heißt, Prozesse optimieren und Ressourcen effizient einsetzen.
- > **Erlöse steigern**, das heißt, Services für unsere Kunden weiter verbessern.

Das Leitbild bildet auch für „Zukunft FRA“ weiterhin den zentralen Rahmen. Im intensiven Wettbewerb werden die Qualität der Services sowie verlässliche und schnelle Prozesse immer wichtiger. Für Fraport ist deshalb ein erfolgskritischer Faktor, den verschiedenen Kundengruppen ein exzellentes Produkt zu bieten. Mit dem Leitbild wurde unter dem Motto „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ die dafür notwendige Fokussierung des ganzen Konzerns auf den Kunden festgesetzt.

### Strategische Ziele

Die Vision wird über fünf strategische Ziele konkretisiert:



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



#### Wachstum in Frankfurt und international

Frankfurt ist der Heimatstandort des Fraport-Konzerns. Fraport will den Standort Frankfurt als Hub weiterentwickeln und seine Attraktivität für Netzwerk-Carrier sichern und erhöhen. Wachstumspotenzial bietet unter anderem auch der verstärkte Low-Cost-Verkehr in Europa.

Zur weiteren Entwicklung des Angebots für Netzwerk- und Low-Cost-Carrier ist es zudem erforderlich, dass am Flughafen Frankfurt land- und luftseitig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Dazu trägt aktuell insbesondere der Bau des Terminals 3 bei, das im Jahr 2023 fertiggestellt sein soll. Bereits 2021 wird mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G des Terminals 3 die Kapazität in Frankfurt um zunächst 4 – 5 Millionen Passagiere pro Jahr erweitert.

Die Rolle des Flughafens Frankfurt als eines der führenden Frachtdrehkreuze in Europa soll ebenso weiter gestärkt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu gewährleisten und den Anforderungen von Industrie und Versendern zu entsprechen, sorgt Fraport gemeinsam mit seinen Standortpartnern dafür, dass der Flughafen alle Anforderungen an einen effizienten Fracht-Hub erfüllt. Dazu investiert Fraport kontinuierlich in die digitale und physische Infrastruktur des Flughafens und richtet den Standort damit gleichzeitig auf neue und sich im Wachstum befindliche Märkte aus.

Auch an den Konzern-Flughäfen wird dem erwarteten Verkehrswachstum mit umfangreichen Ausbaumaßnahmen Rechnung getragen. In Lima läuft seit 2018 ein mehrjähriges Ausbau- und Erweiterungsprogramm, das sowohl luft- als auch landseitige Infrastrukturmaßnahmen beinhaltet. An den brasilianischen Flughäfen werden ebenfalls Investitionen in die Modernisierung und Erweiterung der Flughafeninfrastrukturen getätigt. So fand im November 2019 die Eröffnungsfeier für das erweiterte und modernisierte Terminal in Porto Alegre statt. In Fortaleza ist diese für März 2020 geplant. Der Ausbau der Start- und Landebahnen

soll bis 2021 beendet sein. Bis 2021 werden an den griechischen Flughäfen unter anderem fünf neue Terminals gebaut, fünf bestehende erweitert und vier renoviert. Zur Erhöhung der Servicequalität am Flughafen Ljubljana wurde mit den Baumaßnahmen zur Erweiterung des Terminals begonnen (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 4).

Das Ziel ist, den Aviation-Umsatz zu erhöhen. Dabei soll das Wachstum mindestens dem allgemeinen Markttrend folgen. Im Non-Aviation-Markt soll ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum erzielt werden. Fraport erreicht dies unter anderem mithilfe der kontinuierlichen Steigerung von kommerziellen Aktivitäten an den Flughäfen. Darüber hinaus generiert die auf Retailflächenmanagement konzentrierte Konzern-Gesellschaft Fraport USA steigende Erlöse.

Das internationale Geschäft wächst weiter, erwirtschaftet eine langfristig stabile Rendite und erhöht kontinuierlich seinen Anteil am EBITDA und Ergebnis. Zugleich wird das Portfolio – durch Zu- und Verkäufe – adjustiert, wenn sich dafür attraktive Opportunitäten am Markt ergeben.

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport insbesondere das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. Die entsprechenden Kennzahlen sind im Kapitel „Geschäftsverlauf“ ab Seite 38 zu finden.

Fraport misst das konzernweite Ergebniswachstum und steuert dieses unter anderem über die Entwicklung des Konzern-EBITDA und -Ergebnisses, des ROFRA, der Kennzahl Netto-Finanzverschuldung zu EBITDA sowie des Free Cash Flows. Eine Beschreibung der Entwicklung dieser Kennzahlen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 53 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104 enthalten.

Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flughafeninfrastrukturen in und außerhalb von Frankfurt ergeben, sind dem „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86 zu entnehmen.



### **Serviceorientierter Flughafenbetreiber**

Das Leitbild und der Slogan „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ geben den Anspruch einer ausgeprägten Kunden- und Serviceorientierung an allen Standorten vor. Dafür strebt Fraport ein noch tieferes Verständnis der Kundenbedürfnisse an. Dazu werden in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen Kundenbefragungen durchgeführt.

Das Ziel ist, durch effiziente Prozesse und anforderungsgerechte Infrastruktur eine führende Position im europäischen Luftverkehrsmarkt zu erlangen. Dafür entwickelt Fraport für den Kunden Wert schaffende Dienstleistungen und nutzt dabei digitale Technologien.

Passagiere erwarten zunehmend individuelle Angebote, die das Reisen bequemer und intelligenter machen. Um einen Mehrwert für seine Fluggäste zu schaffen, betreut Fraport sie entlang der kompletten Reisekette – von der Reiseplanung bis zum Abschluss der Reise.

Im Fokus stehen zudem die B2B-Partner. Ziel ist es, den Partnern eine optimale Grundlage zu bieten, damit diese im Wettbewerb erfolgreich sind. Mit technologischer Unterstützung werden Prozesse und Schnittstellen kontinuierlich verbessert, um Abläufe weiter zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Das Ziel „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ misst Fraport unter anderem mithilfe zweier nichtfinanzieller Leistungsindikatoren. Die Globalzufriedenheit der Passagiere in Frankfurt spiegelt den Erfolg des Service-Programms zur Steigerung der Passagierzufriedenheit und -bindung am Standort wider.

Auch die Gepäckkonnektivität ist ein wesentliches Maß für die Leistungsfähigkeit als Hub-Flughafen. Auch bei allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften stehen die Steigerung der Servicequalität und der Kundenzufriedenheit mit verschiedenen Maßnahmen im Vordergrund.

Ein weiterer Qualitätsindikator für Frankfurt als Drehkreuz ist die Pünktlichkeitsquote (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 4).

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Konzern-Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56 zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ ab Seite 58 beziehungsweise 104 enthalten.



### **Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit**

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

In Frankfurt soll das integrierte Geschäftsmodell weiterhin erfolgreich und wettbewerbsfähig verfolgt werden. Das 2019 aufgesetzte strategische Programm „Zukunft FRA“ wirkt auf die Senkung der Kosten sowie die Steigerung der Erlöse hin. Dazu gehören auch Projekte, deren Ziel es ist, Prozesse mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung derart zu gestalten, dass sowohl land- und luftseitig als auch im administrativen Bereich wettbewerbsfähige Kostenstrukturen geschaffen werden. Über die Reduzierung des Energieverbrauchs um 20 Prozent bis zum Jahr 2022 wird insbesondere bei den Materialkosten ein Beitrag zur Optimierung der Kostenzusammensetzung sowie zur CO<sub>2</sub>-Reduktion geleistet.

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung dieser Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 40 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104 enthalten. Darüber hinaus prüft der Vorstand weiterführende Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und exemplarisch im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86 dargestellt werden.



### **Lernende Organisation & Digitalisierung**

Flexibles und schnelles Reagieren gehört für Fraport als Dienstleistungsunternehmen zum operativen Alltag. Risiken und Chancen werden rechtzeitig erkannt, Veränderungen im Markt antizipiert. Lernen findet täglich und überall statt, sowohl in der Führung als auch im Fachlichen. Dazu nutzt Fraport die Möglichkeiten der Fortbildung, des interaktiven Lernens, moderner agiler Projekttechniken sowie der aktiven Rückmeldung. Auch im Programm „Zukunft FRA“ wird im Schwerpunkt „Zukunft gestalten“ besonderer Wert auf optimale bereichsübergreifende Zusammenarbeit gelegt.

Fraport nutzt die Ressourcen seiner Konzern-Gesellschaften, um den Konzern insgesamt zu stärken. Um dem Anspruch des Voneinander-Lernens im Konzern gerecht zu werden, wurde der regelmäßige Austausch von Fachexperten der „International Expert Working Group“ zu spezifischen Fragestellungen des Flughafenmanagements fortgeführt.

Fraport bietet multimodale Knotenpunkte für Verkehrsträger – sowohl physisch als auch in der digitalen Welt. Dazu evaluiert das Unternehmen innovative Technologien auf ihre Relevanz für das Geschäft und adaptiert diese – allein oder mit Partnern – zum Nutzen des Unternehmens, der Kunden und der Beschäftigten.

Vier strategische Digitalisierungsziele wurden abgeleitet:

- > **Digitales Kundenerlebnis:** Durch ein digital gestütztes Kundenerlebnis geht Fraport auf die individuellen Bedürfnisse seiner Geschäfts- und Privatkunden ein. Aktuell arbeitet Fraport unter anderem am Aufbau eines Airport-Intelligence-Systems, das den Geschäftskunden spezifische Airport-Informationen im Self-Service zur Verfügung stellen soll. Zudem werden digitale Informationsangebote mit künstlicher Intelligenz erweitert. Als beispielhaftes Projekt ist hier der Auskunftsröbter FRAnny zu nennen.
- > **Neue digitale Geschäftsmodelle:** Fraport nutzt Digitalisierungstechnologien zur Entwicklung neuer, digital gestützter Geschäftsmodelle, Produkte und Services, um so neue Märkte zu erschließen. So erprobt Fraport mit FraDrones verschiedene Szenarien zur Nutzung von Drohnen und Flugtaxen am Standort Frankfurt. Als einziger deutscher Verkehrsflughafen ist es

Fraport gelungen, eine Drohne in den Flughafenbetrieb zu integrieren und sie für Vermessungsaufgaben und die Fortschrittskontrolle von Bauprojekten zu nutzen. Weiterhin entwickelt Fraport gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und der Volocopter GmbH geeignete Boden- und Passagierprozesse für Flugtaxen und prüft deren Einsatz am Flughafen Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet.

- > **Digitales Unternehmen:** Als digitales Unternehmen treibt Fraport die Verknüpfung von Daten und deren Nutzung voran und automatisiert seine Prozesse. Dadurch werden Effizienz, Geschwindigkeit und Prozessqualität gesteigert. Aktuell werden unter anderem im Bereich autonomes Fahren im Rahmen verschiedener Flughafenprozesse neue Lösungen vorangetrieben. Dies gilt insbesondere für verschiedene Abfertigungsprozesse der Bodenverkehrsdienste.
- > **Digitale Arbeitswelt:** Digitale Technologien sind Teil der Arbeitswelt von Fraport. Die Mitarbeiter arbeiten vernetzt und flexibel. So werden digitale Fähigkeiten und die digitale Transformation konsequent gefördert. Dazu gehören LEAN-Management-Projekte in der Personalentwicklung, die SCRUM-Methodik zur agilen Softwareentwicklung und die KANBAN-Methode zur Erzielung kürzerer Durchlaufzeiten bei Entwicklungs- und Projektarbeiten.

Mehr zu Innovationen und Ideen im Fraport-Konzern ist dem Kapitel „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 78 zu entnehmen.



### **Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn**

Fraport macht es sich zur Aufgabe, mit seinen Partnern und Nachbarn konzernweit respektvoll und wertschätzend umzugehen. An Flughäfen, die Fraport gemeinsam mit Partnern betreibt, arbeiten alle Partner an einem regelmäßigen Interessenausgleich.

Fraport reduziert die Belastungen der Flughäfen für die Umwelt und schafft Ausgleiche. Im Bereich des Klimaschutzes hat Fraport sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO<sub>2</sub>-Emission auf 125.000 t senken (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17). Darüber hinaus hat sich die Fraport AG den Zielen des ACI Europe angeschlossen und will bis zum Jahr 2050 am Standort Frankfurt CO<sub>2</sub>-frei sein, ohne die Emissionen zu kompensieren.

Am Standort Frankfurt trägt der aktive und passive Schallschutz zusätzlich dazu bei, die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs zu begrenzen. Emissionsabhängige Flughafenentgelte bieten den Fluggesellschaften finanzielle Anreize, Flugzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen einzusetzen.

Für seine Beschäftigten nimmt Fraport seine unternehmerische Verantwortung als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber wahr. Mit einem Recruiting und Retention Management reagiert Fraport auf den demografischen Wandel und den sich verstärkenden Fachkräftemangel.

Für seinen Anspruch, attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber zu sein, verwendet Fraport die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die Krankenquote zur Steuerung. Diese Kennzahlen hat der Vorstand – neben der CO<sub>2</sub>-Emission – als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren des Ziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ definiert (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17). Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56 zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ ab Seite 58 beziehungsweise 104 enthalten.

## Steuerung

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

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2019 haben sich durch die unveränderte langfristige Konzern-Strategie keine grundlegenden Änderungen am Steuerungssystem des Konzerns ergeben. Der Vorstand steuert den Konzern unverändert nach wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Im Vergleich zur Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2019 hat der Vorstand die Auswahl der bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren angepasst, um im Rahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA“ unter anderem eine engere Steuerung der Profitabilität zu gewährleisten. Die Auswahl beinhaltet fortan die Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12, das EBITDA, das EBIT, das Konzern-Ergebnis, die Eigenkapitalquote, die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA, den Free Cash Flow sowie den ROFRA (bisher inklusive EBT, Eigenkapital, Liquidität, Netto-Finanzschulden, Gearing Ratio, Operativer Cash Flow und Wertbeitrag). Gleichwohl wird im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ die Entwicklung sowie der Vergleich zur gegebenen Prognose im Konzern-Lagebericht 2018 aller genannten Kennzahlen dargestellt.

Im Rahmen des ab dem Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Rechnungslegungsstandards IFRS 16 werden, wie im Geschäftsbericht 2018 im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131 prognostiziert, die entsprechenden Vermögenswerte aus Leasingverträgen in die Fraport-Assets zur Hälfte der Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten einbezogen. Auf die vorgesehene Adjustierung des EBIT um die Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 sowie der Konzessionsverbindlichkeiten gemäß IFRIC 12 wird für eine angemessenere Abbildung und eine erhöhte Vergleichbarkeit mit den bisher verwendeten Leistungsindikatoren verzichtet. Die angepasste Berechnungsmethodik wirkte sich im Vergleich zu der für die Prognose des ROFRA für das Geschäftsjahr 2019 im Konzern-Lagebericht 2018 angedachten Systematik leicht reduzierend auf den ROFRA aus.

Ab der Berichterstattung 2019 hat der Vorstand die Konzern-Krankenquote auf den Einbezug der deutschen Konzern-Gesellschaften beschränkt. Die Krankenquote in den ausländischen Konzern-Gesellschaften ist aufgrund ihrer geringen Höhe nicht im selben Maß wie in Deutschland steuerungsrelevant. Die Beschränkung auf die deutschen Konzern-Gesellschaften hat eine Verschlechterung der Quote 2018 um 0,8 Prozentpunkte von 7,4 % auf 8,2 % zur Folge.

Der Vorstand hat für die Geschäftsjahre 2018 und 2019 die Berechnungssystematik für die Quote der Frauen in Führungspositionen in Bezug auf die Zuordnung der Geschäftsführer und Geschäftsführerinnen der deutschen Konzern-Gesellschaften angepasst. Diese werden unabhängig ihres Arbeitsvertrags als Führungskraft in der Konzern-Gesellschaft gezählt. Die Anpassung hat eine leichte Absenkung der Quote 2018 in der Fraport AG um 0,4 Prozentpunkte von 25,0 % auf 24,6 % zur Folge, die Konzern-Quote bleibt unverändert.

Der Vorstand fokussiert sich ab der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2020 auf nachfolgende bedeutsamste finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren, deren Entwicklungen in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“, „Wertorientierte Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ dargestellt sind und für die im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104 entsprechende Prognosen formuliert wurden.

### Bedeutsamste finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Themenfeld	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Wert 2019
Ertragslage	Wir wollen langfristiges Ertragswachstum generieren und die Finanzkraft trotz zukünftiger Investitionen auf hohem Niveau halten.	Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12 (Mio €)	Unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus wird eine deutlich rückläufige Entwicklung erwartet.	2020	Konzern	3.259,5
		EBITDA (Mio €)		2020	Konzern	1.180,3
		EBIT (Mio €)		2020	Konzern	705,0
		Konzern-Ergebnis (Mio €)		2020	Konzern	454,3
		Eigenkapitalquote (%)	>30 %	unbefristet	Konzern	33,7
		Netto-Finanzschulden zu EBITDA	max. 5x	unbefristet	Konzern	3,5
		Free Cash Flow (Mio €)	Signifikant negativ	2020	Konzern	-373,5
		ROFRA (%)	>WACC (2019: 6,4 %)	unbefristet	Konzern	8,8
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir wollen die Zufriedenheit unserer Kunden halten und weiter steigern.	Globalzufriedenheit der Passagiere (%)	≥80 % <sup>1)</sup>	2021	Fraport AG	88
		Gepäck-Konnektivität (%)	>98,5 %	2020	Fraport AG	98,4
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen.	Mitarbeiterzufriedenheit	Gleich oder besser als 3,0	2020	Konzern	2,78 <sup>2)</sup>
			Besser als Vorjahreswert	2020	Fraport AG	2,86
	Wir wollen den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland steigern.	Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands) (%)	30 %	2021	Konzern (Deutschland)	28,5 <sup>3)</sup>
			30 %	2021	Fraport AG	27,3
Gesundheits- und Arbeitsschutz	Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken.	Krankenquote (%)	≤7,2%	2025	Konzern (Deutschland)	8,0 <sup>3)</sup>
			≤7,2%	2025	Fraport AG	7,2
Klimaschutz	Wir wollen die CO <sub>2</sub> -Emissionen verringern.	CO <sub>2</sub> -Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	125.000 t CO <sub>2</sub>	2030	Konzern	227.552 <sup>4)</sup>
			80.000 t CO <sub>2</sub> <sup>5)</sup>	2030	Fraport AG	170.310 <sup>6)</sup>

<sup>1)</sup> Zielwert ab 2021: ≥82,5 %, ab 2025: ≥85 %.

<sup>2)</sup> Beinhaltet die Fraport AG, elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Twin Star, Fraport Slovenija, Fortaleza und Porto Alegre.

<sup>3)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

<sup>4)</sup> Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star. Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

<sup>5)</sup> Zielwert 2050: 0 t CO<sub>2</sub> („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

<sup>6)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

### Finanzielle Leistungsindikatoren

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

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

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Wichtigkeit für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 40 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104 enthalten. Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 157 zu finden.

### **Kennzahlen der Ertragslage**

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

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

Das EBITDA sowie indirekt das Konzern-Ergebnis über das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS) sind zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 26).

### **Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage**

Das Ergebnis der strategisch ergriffenen Maßnahmen und der operativen Geschäftstätigkeit von Fraport bildet sich neben der Ertragslage auch in der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns ab. Für Fraport sind dabei insbesondere die Entwicklung der **Eigenkapitalquote**, der Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** und des **Free Cash Flows** von wesentlicher Bedeutung.

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

Neben der Eigenkapitalquote dienen dem Vorstand insbesondere das Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA und der Free Cash Flow als bedeutsamste finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzkraft. Die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA gibt Auskunft über die finanzielle Stabilität und die Fähigkeit des Unternehmens, wie lange es in Jahren benötigt, die Netto-Finanzschulden mit dem EBITDA zu tilgen, wenn für beide Kennzahlen konstante Zahlen angenommen werden. Der Vorstand hat ein Verhältnis von maximal 5 für diese Kennzahl beschlossen.

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

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

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

Bedeutsamste Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist für Fraport der „**Return on Fraport-Assets**“, kurz: **ROFRA**, der die unterschiedlich großen Segmente des Fraport-Konzerns im Hinblick auf Wertschaffung vergleichbar macht. Der ROFRA gibt – dem aktuellen WACC gegenübergestellt – an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend (ROFRA > WACC) oder nicht wertschaffend sind (ROFRA < WACC). Die Berechnung des WACC ist im Kapitel „Wertbeitrag“ ab Seite 24 dargestellt.



Der ROFRA berechnet sich über das um die Vorsteuerergebnisse der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften erweiterte EBIT dividiert durch die Fraport-Assets. Die Fraport-Assets bezeichnen das durchschnittlich im Konzern beziehungsweise in den Segmenten gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Kapital inklusive der Buchwerte der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften. Zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten (der Wertschaffung durch Abschreibung des Vermögens) setzt der Vorstand planmäßig abzuschreibende Aktiva innerhalb der Fraport-Assets mit der Hälfte der historischen Anschaffungs-/Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anteile an at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und sonstige nicht in Abschreibung befindliche Assets – hier insbesondere die Anlagen im Bau – werden zu vollen AHK angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Die sonstigen Sachanlagen beinhalten seit dem Geschäftsjahr 2019 auch die im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 zu berücksichtigenden Nutzungsrechte aus Leasingverträgen. Sie werden zu den hälftigen Anschaffungs-/Herstellungskosten in die Berechnung einbezogen.

Der ROFRA ist zudem in der Vorstandsvergütung verankert und unterstreicht das langfristige Ziel, konzernweit wertschaffend zu wirtschaften (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 26).

### Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

Die Beschreibung der Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr sowie umgesetzte Maßnahmen sind in den Kapiteln „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ ab Seite 56 dargestellt. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104 enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) zu entnehmen. Diese Berichterstattung ist kein Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen und dem Service am Flughafen Frankfurt insgesamt. Trotz der temporär hohen Auslastung der Terminalinfrastruktur durch das voraussichtlich anhaltende Passagierwachstum in den nächsten Jahren strebt Fraport für die Globalzufriedenheit einen Zielwert von mindestens 80 % an. Mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G des Terminal 3 soll die Zufriedenheit der Passagiere ab 2021 mindestens 82,5 %

betragen. Ab 2025 und mit der vollständigen Kapazitätserweiterung durch das Terminal 3 hat sich Fraport einen Wert von mindestens 85 % als Ziel gesetzt. Die Steuerungsrelevanz der Passagierzufriedenheit in Frankfurt wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 26). Über den Flughafen Frankfurt hinaus steht an den Konzern-Flughäfen ebenfalls die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Der Vorstand hat ab dem Geschäftsjahr 2020 für die vollkonsolidierten internationalen Konzern-Flughäfen die für den Flughafen Frankfurt geltenden Zielwerte festgelegt. So werden ab dem Geschäftsjahr 2020 die Globalzufriedenheit für den Flughafen Frankfurt, die Globalzufriedenheit im Auslandsportfolio sowie die Konzern-Globalzufriedenheit als gewichteter Durchschnitt dargestellt. Die Zufriedenheit der Passagiere soll ab 2020 an allen Konzern-Flughäfen mittels Befragungen erhoben werden. Die Vorbereitungen dazu sind angelaufen.

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

### **Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber**

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

Die **Mitarbeiterzufriedenheit** ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Fraport ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Twin Star, Fraport Slovenija, Fortaleza und Porto Alegre nahmen an der Befragung in 2019 teil. Damit hat Fraport das Ziel, die Befragung auf alle wesentlichen Konzern-Gesellschaften auszuweiten, weiter vorangetrieben. Für die internationalen Konzern-Gesellschaften kam 2019 erstmals ein gemeinsamer Bewertungsstandard zum Einsatz. Die strategische Relevanz der Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 26). Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Fraport strebt konzernweit eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit von gleich oder besser als 3,0 an (Indexwert analog Schulnotensystem). In der Fraport AG ist es das Ziel, die Mitarbeiterzufriedenheit jährlich zu steigern.

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

### **Gesundheits- und Arbeitsschutz**

Durch ein präventives Gesundheitsmanagement trägt Fraport als verantwortungsvoller Arbeitgeber zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der **Krankenquote**. Die Berechnung ohne

Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider. Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer linearen Zunahme der langfristigen Erkrankungen bei. Die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingten Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote steht im Fokus. Ab der Berichterstattung 2019 hat der Vorstand die Konzern-Krankenquote auf den Einbezug der deutschen Konzern-Gesellschaften beschränkt. In der Regel ist die Krankenquote in den internationalen Konzern-Gesellschaften, resultierend aus den strengen lokalen gesetzlichen Regelungen, die zum Teil sofortige finanzielle Einbußen für die Beschäftigten bedeuten, sehr gering. Die Quote spielt daher für das lokale Management eine untergeordnete Rolle im Vergleich zu den deutschen Konzern-Gesellschaften. Ziel ist – sowohl für den Fraport-Konzern in Deutschland als auch für die Fraport AG – eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025 zu erreichen.

### Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Fraport-Umweltpolitik sind der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen. Dazu sind in der Fraport AG sowie in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden, Umweltmanagementsysteme installiert. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die **CO<sub>2</sub>-Emission** bestimmt. Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Fraport AG und die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen unmittelbar oder mittelbar verantworten, bis zum Jahr 2030 auf 125.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das derzeit gesetzte Konzern-Ziel entspricht einer Minderung von rund 50 % gegenüber dem Basisjahr 2015. Das Ziel basiert auf den bei der internationalen Klimaschutzkonferenz in Paris vereinbarten nationalen Minderungsraten. Die Fraport AG will die CO<sub>2</sub>-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %. Dies ist zugleich ein wichtiger Schritt für die im Jahr 2050 angestrebte Klimaneutralität am Flughafen Frankfurt. Bis zu diesem Zeitpunkt will die Fraport AG vollständig CO<sub>2</sub>-frei sein. Das Ziel schließt Kompensation zur Zielerreichung aus („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).

### Finanzmanagement

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

Zur Sicherstellung der Liquidität im Rahmen des Finanzmanagements verfolgt die Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Privatplatzierungen/Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Die wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten, aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt sowie aus bestehenden oder möglichen weiteren Akquisitionen im Ausland. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, das heißt abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit dieser Finanzierungsmittel sowie der Höhe des Finanzierungsvolumens immer unter Beachtung und Einhaltung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. Kreditaufnahmen können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinnsicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen nutzt die Fraport AG die operative Liquidität und hält Termingeldanlagen sowie liquide Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Ausfallrisiken im Zuge der Liquiditätsvorhaltung begrenzt die Fraport AG mit einer breit diversifizierten Mittelanlage. Basierend auf dieser Strategie hat es

innerhalb des Asset Managements in den vergangenen Geschäftsjahren weder Ausfälle noch Verluste gegeben. Zur Verbesserung der Rentabilität wird innerhalb des Asset Managements zum Großteil in Unternehmensanleihen mit Rating – in selektiven Fällen aber auch ohne Rating – investiert. Ein Großteil der Anlagen bezieht sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Schuldscheindarlehen, Commercial Papers sowie Termingeldanlagen bei Banken. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

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

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

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

Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in Brasilien wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr weitere Inanspruchnahmen aus den in 2018 abgeschlossenen Darlehensverträgen in lokaler Währung vorgenommen. Diese werden auch in den nächsten Jahren im Einklang mit den Investitionsmaßnahmen planmäßig abgerufen. In Lima ist vorgesehen, die bestehenden Ausbaurückstellungen aus einem Mix, bestehend aus zusätzlich einzubringenden Eigenmitteln, dem Operativen Cash Flow und Fremdkapital, zu finanzieren. Zur Finanzierung der Ausbaurückstellungen in Griechenland wurden Finanzierungsmittel über die Europäische Investitionsbank bereits gesichert und zum Teil in Anspruch genommen. Diese werden auch weiterhin planmäßig in den nächsten Jahren im Einklang mit den Investitionsmaßnahmen abgerufen.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2019 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 46 auf die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 86 dargestellt.

## Wertbeitrag

Neben dem ROFRA nutzt Fraport den Wertbeitrag als Messgröße für Wertschaffung. Der Wertbeitrag wird jährlich konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene erhoben. Er ergibt sich aus dem „adjustierten“ EBIT – das auch die Vorsteuerergebnisse der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften beinhaltet – abzüglich der Fraport-Assets multipliziert mit dem WACC. Die Berechnung der Fraport-Assets ist im Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 dargestellt.



Ziel ist es, langfristig für das regulierte Segment Aviation, einen Wertbeitrag von null und für die weiteren Segmente – insbesondere für den bisher negativen Wertbeitrag des Segments Ground Handling – deutlich positive Wertbeiträge zu generieren.

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital Asset Pricing Models und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafenentgelte. Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur überprüft Fraport den WACC regelmäßig und passt ihn bei Bedarf an. Der WACC wird auch für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Der im Geschäftsjahr 2018 für 2019 ermittelte WACC lag bei 6,4 % (vor Steuern; 2018: 6,5 %). Für Details zur Anwendung und Ermittlung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der WACC setzt sich wie folgt zusammen:

### Berechnung des WACC

Eigenkapitalkostensatz	Fremdkapitalkostensatz
Gesamtmarktrendite 8,2 % (risikofreier Zinssatz 1,2 % plus Marktrisikoprämie 7,0 %)	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 3,0 %
Betafaktor 0,83	
<b>Eigenkapitalkostensatz            vor Steuern 10,3 %</b>	<b>Fremdkapitalkostensatz            vor Steuern 3,0 %</b>
Eigenkapitalquote 52 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 48 % (verzinslich 35 % / unverzinslich 13 %)
<b>WACC vor Steuern 6,4 %</b>	

## Rechtliche Angaben

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

## Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2019 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiegattungen. Nähere Informationen betreffend eigene Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 28 zu entnehmen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2019 51,63 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,32 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß den letzten offiziellen Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2019): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % und Lazard Asset Management LLC 5,02 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 31 sowie Anhang der Fraport AG in Tz. 28). Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. Im Geschäftsjahr 2019 wurden eigene Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG über die Börse erworben (Aktienrückkauf gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG). Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen.

## Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,31 % (im Vorjahr: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,32 % (im Vorjahr: 20,16 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

Der Vorstand der Fraport AG erstellt daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen. Am Ende des Berichts hat der Vorstand folgende Erklärung abgegeben: „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, die Fraport AG bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung

oder im Interesse des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt am Main und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

### **Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht**

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB in Verbindung mit § 289f HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289f HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern. Darüber hinaus berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) im Rahmen eines Corporate Governance-Berichts jährlich über die Corporate Governance und veröffentlichen diesen im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung. Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung sowie der Corporate Governance-Bericht sind im Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Geschäftsberichts und auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) veröffentlicht.

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

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, welches mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2019 angewendet.

### **Vergütungsbericht**

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 7. Februar 2017 die Grundzüge des Vergütungssystems für Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG dar. Er fasst zusammen, welche Grundsätze für die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands Anwendung finden, und erläutert Struktur und Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats.

#### **Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2019**

##### **Vergütungssystem**

Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses und wird regelmäßig überprüft. Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Fraport AG soll in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft stehen und auf eine langfristig orientierte, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein.

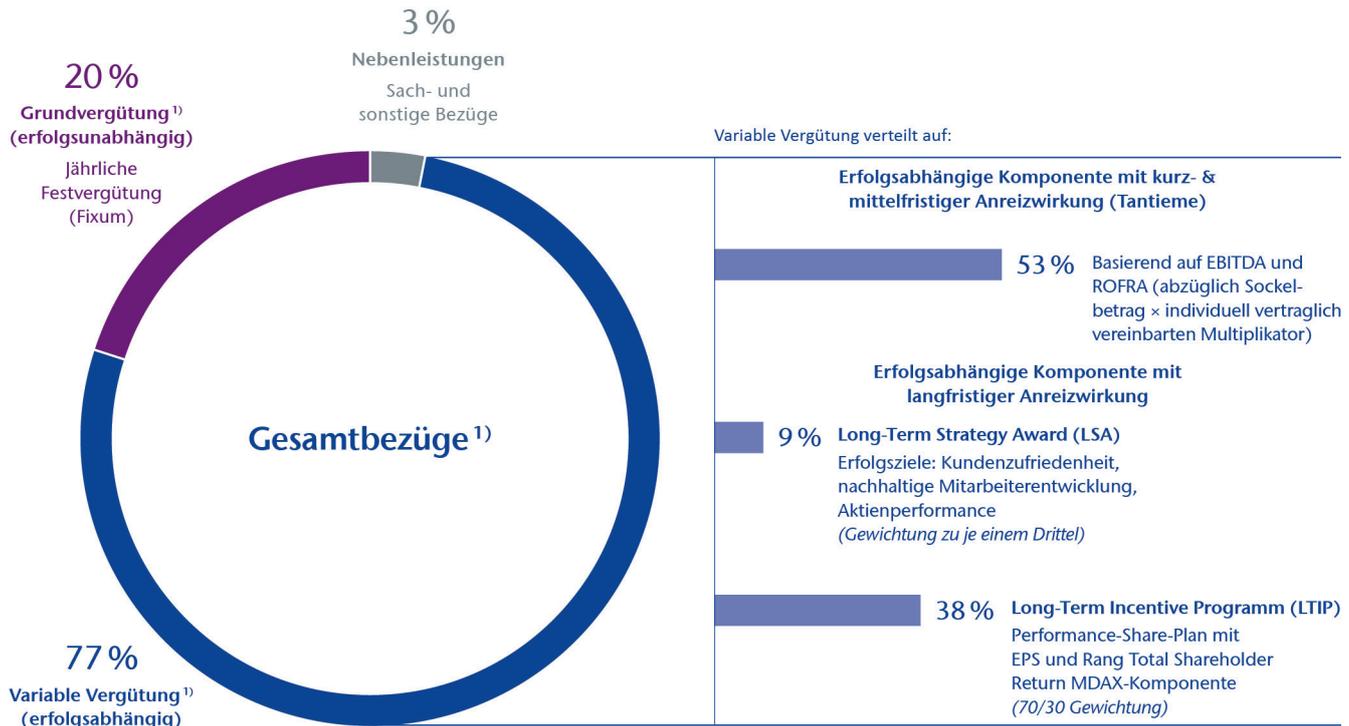
Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

- > erfolgsunabhängige Komponente (Fixum und Sachbezüge)
- > erfolgsabhängige Komponente mit kurz- und mittelfristiger Anreizwirkung (Tantieme)
- > erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award und Long-Term Incentive Programm)

Um den Anforderungen des DCGK zu entsprechen, wurde ab dem Geschäftsjahr 2014 mit jedem Vorstandsmitglied eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Summe der vorgenannten jeweiligen Vergütungskomponenten festgelegt. Diese beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für die übrigen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Diese Höchstgrenze bezieht sich auf die Summe der Zahlungen, die aus den Auslobungen in einem Geschäftsjahr resultieren.

Die folgende Darstellung fasst das Vergütungssystem grafisch zusammen. Die prozentuale Verteilung ergibt sich aus der durchschnittlichen Zuwendungsbetrachtung für das Geschäftsjahr 2019.

Vergütungssystem



<sup>1)</sup> Individuell vertraglich festgelegte Höchstgrenze.

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu Pensionszusagen erhalten. Diese stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind dem Konzern-Anhang unter Tz. 37 zu entnehmen.

**Erfolgsunabhängige Komponenten**

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über die vereinbarte Laufzeit grundsätzlich ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird regelmäßig auf ihre Angemessenheit geprüft.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport AG mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate).

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

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

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

## Erfolgsabhängige Komponenten

### Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

Die Tantieme knüpft an das EBITDA und den ROFRA des Fraport-Konzerns für das jeweilige Geschäftsjahr an. EBITDA bezeichnet das operative Konzern-Ergebnis, ROFRA die Verzinsung auf das eingesetzte Vermögen, das heißt die Gesamtkapitalrendite („Return on Fraport-Assets“). Beide Kennzahlen (EBITDA und ROFRA) sind betriebswirtschaftlich anerkannte Parameter zur Messung des Unternehmenserfolgs.

Die Tantieme für ein Vorstandsmitglied errechnet sich, indem das EBITDA und der ROFRA, jeweils abzüglich eines Sockelbetrags, mit einem für jedes Vorstandsmitglied vertraglich festgelegten Multiplikator multipliziert und die vorgenannten Ergebnisgrößen addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist der Höchstbetrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr auf 140 % der sich pro forma für das Geschäftsjahr 2011 errechneten Tantieme begrenzt. Gemäß der ab 2016 verlängerten Dienstverträge wurden die Höchstbeträge der Tantieme für Herrn Dr. Zieschang ab 1. April 2017 auf 785,0 Tsd €, für Herrn Müller ab 1. Oktober 2017 auf 714,0 Tsd €, für Frau Giesen ab 1. Januar 2018 ebenfalls auf 714,0 Tsd € und für Herrn Dr. Schulte ab 1. September 2019 auf 950,0 Tsd € erhöht. Der Höchstbetrag der Tantieme für Herrn Dr. Prümm, der ab 1. Juli 2019 für 5 Jahre in den Vorstand bestellt wurde, beträgt anteilig 220,0 Tsd € 50 % der zu erwartenden Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das erste Folgejahr im Durchschnitt nicht mindestens 70 % der entsprechenden Kennzahlen für das relevante Geschäftsjahr, muss das Vorstandsmitglied 30 % der Tantieme an die Fraport AG zurückzahlen. Bei einer entsprechenden Abweichung im zweiten Folgejahr gegenüber dem relevanten Geschäftsjahr beträgt der zurückzuzahlende Anteil der Tantieme 20 %. Eine etwaige Rückzahlungsverpflichtung besteht für jedes Folgejahr gesondert und ist für jedes Folgejahr separat zu prüfen.

Ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass eine Verschlechterung der relevanten Geschäftszahlen auf Ursachen außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorstands beruht, kann er unter Berücksichtigung der Leistungen des Vorstandsmitglieds nach billigem Ermessen eine Tantieme gewähren beziehungsweise von einer Rückzahlung ganz oder teilweise absehen. Ist ein Vorstandsmitglied nicht für ein volles Geschäftsjahr im Amt, wird die Tantieme zeitanteilig gekürzt.

### Mit langfristiger Anreizwirkung

#### (Long-Term Strategy Award, LSA)

Mit dem LSA wird ein zusätzlicher langfristig angelegter Anreiz geschaffen, die Interessen der wesentlichen Interessengruppen (Stakeholder) der Fraport AG, nämlich der Arbeitnehmer, Kunden und Aktionäre, angemessen und dauerhaft zu berücksichtigen.

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für Herrn Dr. Stefan Schulte wurde wie im Vorjahr für den Performancezeitraum 2019 bis 2021 mit Auszahlung in 2022 ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt. Mit Bestellung zum Vorstand im Geschäftsjahr 2019 wurden Herrn Dr. Pierre Dominique Prümm auch anteilige Plan-Awards für bereits im Vorjahr ausgelobte Geschäftsjahre zugesagt.

Die Kundenzufriedenheit wird jährlich mit einem bereits etablierten Bemessungssystem ermittelt, und zwar für die Airlines, das Immobilien-Management, die Retail-Immobilien und die Passagiere (Customer Service Index Fraport AG). Die Zielerreichung wird festgestellt, indem der jeweils relevante Messwert (dabei handelt es sich um eine in Prozentpunkten ausgedrückte Zahl) zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums mit dem Durchschnitt über diesen Zeitraum verglichen wird. Bei einer Zielübererfüllung beziehungsweise Zielverfehlung um je volle zwei Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des Personalstands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich unter den Mitarbeitern des Fraport-Konzerns durchgeführten Umfrage) und an der verantwortungsbewussten Entwicklung des Personalbestands unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation des Konzerns.

Für das Erfolgsziel Aktienperformance wird im relevanten Drei-Jahres-Zeitraum die Kursentwicklung der Fraport-Aktie mit der gemittelten Entwicklung des MDAX und eines Aktienkorbs verglichen, der die Aktien der Betreibergesellschaften der Flughäfen Paris, Zürich und Wien sowie ab Plan-Award 2019 der Betreibergesellschaft Aena S.A. umfasst. Auch beim Erfolgsziel Aktienperformance ergibt sich der auszuzahlende Geldbetrag, indem der zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelte Vergleichswert der tatsächlichen Entwicklung gegenübergestellt wird und positive beziehungsweise negative Abweichungen den in Aussicht gestellten Geldbetrag erhöhen oder vermindern.

Der Anspruch auf die LSA-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat.

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen Drei-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der tatsächlich ermittelte Geldbetrag für einen vollen Zeitraum wird sodann zeitanteilig gekürzt. Ein Anspruch auf Zahlung eines Geldbetrags für zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht abgelaufene Drei-Jahres-Zeiträume besteht nicht, wenn das Dienstverhältnis aufgrund besonderer Umstände beendet wird, die in der Person des Vorstandsmitglieds liegen (Beendigung auf eigenen Wunsch des Vorstandsmitglieds, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 Absatz 3 AktG von seinem Amt abberufen wird. Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LSA-Programm teilnimmt.

#### Long-Term-Incentive-Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG wird in jedem Geschäftsjahr eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von vier Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt.

Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2019 wurden als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 Performance-Shares und an die übrigen Vorstandsmitglieder 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Im Geschäftsjahr 2019 wurden Herrn Dr. Pierre Dominique Prümm 3.550 Performance Shares zugeteilt, auch anteilig für bereits ausgelobte Geschäftsjahre.

Um den Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel EPS festzustellen, wird das gewichtete durchschnittliche Plan-EPS im Performance-Zeitraum auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auslobung gültigen strategischen Entwicklungsplanung mit dem tatsächlichen erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum verglichen, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung das Plan-EPS für das erste Geschäftsjahr mit 40 %, für das zweite Geschäftsjahr mit 30 %, für das dritte Geschäftsjahr mit 20 % und für das vierte Geschäftsjahr mit 10 % berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100 % über den Performance-Zeitraum entspricht die Ist-Tranche der Ziel-Tranche. Abweichungen des tatsächlichen EPS vom Plan-EPS führen zu einer Anpassung der Anzahl der zugeteilten Performance-Shares. Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance-Shares ausgegeben. Unterschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 50 % der Ziel-Tranche. Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150 % der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Eine Überschreitung um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert.

Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter den 60 MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 30 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 30 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 54, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 6, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 6.

Der maßgebliche Börsenkurs zur Ermittlung der LTIP-Zahlung entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen.

Für alle ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-Tranche multipliziert mit dem „Relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ begrenzt. Der „Relevante Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ entspricht hierbei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder

#### Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)				Anke Giesen (Vorstand Retail und Real Estate; Vorstand seit 1.1.2013)			
	2018	2019	2019 (Min.)	2019 (Max.)	2018	2019	2019 (Min.)	2019 (Max.)
Festvergütung	415,0	415,0	415,0	415,0	300,0	300,0	300,0	300,0
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	46,9	38,3	38,3	38,3	41,7	45,3	45,3	45,3
<b>Summe <sup>1)</sup></b>	<b>461,9</b>	<b>453,3</b>	<b>453,3</b>	<b>453,3</b>	<b>341,7</b>	<b>345,3</b>	<b>345,3</b>	<b>345,3</b>
Einh jährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>2)</sup>	870,1	886,9	0,0	896,7 <sup>6)</sup>	686,5	649,8	0,0	714,0
Mehrf jährige variable Vergütung								
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)								
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2019)	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2020)	120,0	–	–	–	90,0	–	–	–
Tranche 2019 (1.1.2019 bis 31.12.2021)	–	120,0	0,0	150,0	–	90,0	0,0	112,5
Long-Term-Incentive-Programm (4 Jahre)								
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2019) <sup>3)</sup>	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2020) <sup>3)</sup>	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2021) <sup>3)</sup>	749,3	–	–	–	570,3	–	–	–
Tranche 2019 (1.1.2019 bis 31.12.2022) <sup>3)</sup>	–	493,7	0,0	810,0	–	375,8	0,0	616,5
<b>Summe <sup>4)</sup></b>	<b>2.201,3</b>	<b>1.953,9</b>	<b>453,3</b>	<b>2.310,0</b>	<b>1.688,5</b>	<b>1.460,9</b>	<b>345,3</b>	<b>1.788,3</b>
Versorgungsaufwand <sup>5)</sup>	545,8	477,4	477,4	477,4	136,4	133,3	133,3	133,3
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.747,1</b>	<b>2.431,3</b>	<b>930,7</b>	<b>2.787,4</b>	<b>1.824,9</b>	<b>1.594,2</b>	<b>478,6</b>	<b>1.921,6</b>

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

<sup>2)</sup> Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2019 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2019.

<sup>3)</sup> Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

<sup>4)</sup> Der Gesamt-Cap (ohne Versorgungsaufwand) beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap wird bei der letzten Auszahlungskomponente für das jeweilige Auslobungsjahr entsprechend gekürzt.

<sup>5)</sup> Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

<sup>6)</sup> Im Zuge der Dienstvertragsverlängerung erfolgte eine unterjährige Erhöhung des Maximalbetrages der Tantieme auf 950,0 Tsd €, bis zum 31. August 2019 betrug der Maximalbetrag 870,1 Tsd €.

<sup>7)</sup> Aufgrund der Bestellung zum Vorstand zum 01.07.2019 erfolgt eine anteilige Zuteilung der Vergütung sowie der Ermittlung der Höchstbeträge.

einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahres, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt. Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat.

Darüber hinaus wurden für alle ausgelobten LTIP Performance Share-Tranchen Höchstbeträge der Auszahlung festgelegt, die bei Dr. Schulte maximal 810,0 Tsd € und bei den anderen Mitgliedern des Vorstands maximal 616,5 Tsd € je Performance Share-Tranche betragen. Abweichend davon beträgt der Höchstbetrag für Herrn Dr. Prümm 350,0 Tsd €.

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht mindestens zwölf Monate angedauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr 2019 zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 941,1 Tsd € (im Vorjahr: 749,3 Tsd €), Anke Giesen 716,3 Tsd € (im Vorjahr: 570,3 Tsd €), Michael Müller 708,7 Tsd € (im Vorjahr: 570,3 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 693,5 Tsd € (im Vorjahr: 570,3 Tsd €), Dr. Pierre Dominique Prümm 167,3 Tsd €.

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Konzern-Anhang unter Tz. 45 aufgeführt.

### Vergütung des Vorstands 2019

In den nachstehenden Tabellen sind die jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährten Zuwendungen, Zuflüsse und der Versorgungsaufwand nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des DCGK individuell dargestellt

	Gewährte Zuwendungen											
	Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)				Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur; Vorstand seit 1.7.2019)				Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)			
	2018	2019	2019 (Min.)	2019 (Max.)	2018	2019	2019 (Min.)	2019 (Max.)	2018	2019	2019 (Min.)	2019 (Max.)
	300,0	300,0	300,0	300,0	–	150,0	150,0	150,0	320,0	320,0	320,0	320,0
	38,3	43,8	43,8	43,8	–	20,0	20,0	20,0	118,1	91,4	91,4	91,4
	<b>338,3</b>	<b>343,8</b>	<b>343,8</b>	<b>343,8</b>	–	<b>170,0</b>	<b>170,0</b>	<b>170,0</b>	<b>438,1</b>	<b>411,4</b>	<b>411,4</b>	<b>411,4</b>
	686,5	649,8	0,0	714,0	–	202,2	0,0	220,0	755,2	714,9	0,0	785,0
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	15,0	0,0	18,8	–	–	–	–
	90,0	–	–	–	–	45,0	0,0	56,3	90,0	–	–	–
	–	90,0	0,0	112,5	–	75,0	0,0	93,8	–	90,0	0,0	112,5
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	36,2	0,0	43,8	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	109,6	0,0	131,3	–	–	–	–
	570,3	–	–	–	–	196,2	0,0	218,5	570,3	–	–	–
	–	375,8	0,0	616,5	–	218,9	0,0	306,3	–	375,8	0,0	616,5
	<b>1.685,1</b>	<b>1.459,4</b>	<b>343,8</b>	<b>1.786,8</b>	–	<b>1.068,1</b>	<b>170,0</b>	<b>1.258,8</b>	<b>1.853,6</b>	<b>1.592,1</b>	<b>411,4</b>	<b>1.925,4</b>
	120,0	124,4	124,4	124,4	–	173,2	173,2	173,2	376,3	426,0	426,0	426,0
	<b>1.805,1</b>	<b>1.583,8</b>	<b>468,2</b>	<b>1.911,2</b>	–	<b>1.241,3<sup>7)</sup></b>	<b>343,2</b>	<b>1.432,0<sup>7)</sup></b>	<b>2.229,9</b>	<b>2.018,1</b>	<b>837,4</b>	<b>2.351,4</b>

**Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)**

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)		Anke Giesen (Vorstand Retail und Real Estate; Vorstand seit 1.1.2013)	
	2018	2019	2018	2019
Festvergütung	415,0	415,0	300,0	300,0
Nebenleistungen	46,9	38,3	41,7	45,3
<b>Summe</b>	<b>461,9</b>	<b>453,3</b>	<b>341,7</b>	<b>345,3</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>1)</sup>	893,1	888,8	630,4	709,5
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2017)	135,0	–	110,0	–
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2018) <sup>2)</sup>	–	105,0	–	75,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2017)	743,5	–	565,9	–
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2018) <sup>3)</sup>	–	696,2	–	529,9
<b>Summe</b>	<b>2.233,5</b>	<b>2.143,3</b>	<b>1.648,0</b>	<b>1.659,7</b>
Versorgungsaufwand	545,8	477,4	136,4	133,3
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.779,3</b>	<b>2.620,7</b>	<b>1.784,4</b>	<b>1.793,0</b>

<sup>1)</sup> Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2019 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2018.

<sup>2)</sup> Zielerreichung:

- I. Kundenzufriedenheit (Customer Service Index Fraport AG): 100,5 % Ist-Award = Plan-Award: Herr Dr. Schulte 40,0 Tsd €, übrige Vorstandsmitglieder jeweils 30,0 Tsd €
- II. Nachhaltige Mitarbeiterentwicklung 100 % Ist-Award = Plan-Award: Herr Dr. Schulte 40,0 Tsd €, übrige Vorstandsmitglieder jeweils 30,0 Tsd €.
- III. Aktienkurs-Performance: –13,73 % = Kürzung Plan-Award um 15,0 Tsd €. Herr Dr. Schulte 25,0 Tsd €, übrige Vorstandsmitglieder jeweils 15,0 Tsd €.

<sup>3)</sup> Zielerreichung:

- I. Earnings per Share EPS (Gewichtung 70 %): 124,08 %.
- II. Total Shareholder Return TSR (Gewichtung 30 %): 108,5 %.

Daraus ergibt sich eine gewichtete Gesamtzielerreichung von 119,41 %. Mit einem relevanten Börsenkurs von 66,13 € errechnet sich somit ein Fair Value von 78,97 € je Performance Share. Bedingt durch den CAP von 150 % auf den relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt von 51,57 € wurde der Auszahlungsbetrag je Performance Share jedoch auf 77,36 € begrenzt. Herr Dr. Schulte wurden als Ziel-Tranche 9.000 Performance Shares und den übrigen Vorstandsmitgliedern 6.850 Performance Shares zugeteilt.

<sup>4)</sup> Aufgrund der Bestellung zum Vorstand zum 1. Juli 2019 erfolgt eine anteilige Berechnung der Vergütung.

		Zufluss					
		Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)		Dr. Pierre Dominique Prümm (Vorstand Aviation und Infrastruktur; Vorstand seit 1.7.2019)		Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)	
		2018	2019	2018	2019	2018	2019
		300,0	300,0	–	150,0	320,0	320,0
		38,3	43,8	–	20,0	118,1	91,4
		<b>338,3</b>	<b>343,8</b>	–	<b>170,0</b>	<b>438,1</b>	<b>411,4</b>
		630,4	709,5	–	100,1	669,9	780,5
		110,0	–	–	–	110,0	–
		–	75,0	–	–	–	75,0
		293,3	–	–	–	565,9	–
		–	529,9	–	–	–	529,9
		<b>1.372,0</b>	<b>1.658,2</b>	–	<b>270,1</b>	<b>1.783,9</b>	<b>1.796,8</b>
		120,0	124,4	–	173,2	376,3	426,0
		<b>1.492,0</b>	<b>1.782,6</b>	–	<b>443,3<sup>4)</sup></b>	<b>2.160,2</b>	<b>2.222,8</b>

## Pensionsverpflichtungen

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

### Pensionsverpflichtungen nach IFRS

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2018	Veränderung 2019	Verpflichtung 31.12.2019
Dr. Stefan Schulte	6.013	+2.071,0	8.084
Anke Giesen	862	+333,0	1.195
Michael Müller	866	+272,0	1.138
Dr. Pierre Dominique Prümm	0	+87,0	87
Dr. Matthias Zieschang	4.044	+1.439,0	5.483
<b>Gesamt</b>	<b>11.785</b>	<b>+4.202,0</b>	<b>15.987</b>

## Sonstige Vereinbarungen

Jedes Vorstandsmitglied hat sich verpflichtet, über den Zeitraum des jeweiligen Dienstvertrags Aktien der Fraport AG in einem Gegenwert, bezogen auf die kumulierten Anschaffungskosten, von mindestens einem halben festen Jahresbruttogehalt (Fixum) zu erwerben und zu halten. Bereits bestehende Bestände von Aktien der Fraport AG werden dabei berücksichtigt. Bei einer kürzeren Laufzeit des Dienstvertrags als fünf Jahre reduziert sich diese Verpflichtung entsprechend. Kommt es zur Wiederbestellung des jeweiligen Vorstandsmitglieds, erhöht sich der Gegenwert des Aktienbestands auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt.

Mit jedem Vorstandsmitglied wurde ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe eines festen Jahresbruttogehalts gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Fixums übersteigen.

Im Falle eines Widerrufs der ab 2016 verlängerten Dienstverträge ohne wichtigen Grund wird zwischen dem Vorstandsmitglied und Aufsichtsrat eine einvernehmliche Beendigung des Dienstvertrags am Ende des Kalendermonats nach dem Widerruf der Bestellung gegen Zahlung einer Abfindung von zwei Jahresgesamtvergütungen, jedoch nicht mehr als die noch ausstehende Vergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrags, vereinbart. Bei der Berechnung der Jahresgesamtvergütung ist auf die Vergütung während des letzten Geschäftsjahres vor Widerruf der Bestellung abzustellen.

## Sonstige Leistungen

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

## Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2019

Aufgrund des entsprechenden Beschlusses der Hauptversammlung vom 28. Mai 2019 erhält jedes Aufsichtsratsmitglied rückwirkend seit dem 1. Januar 2019 eine feste, am Ende des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 35 Tsd € pro vollem Geschäftsjahr. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Dreifache und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erhält das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse des Aufsichtsrats erhalten das Anderthalbfache dieses Betrages. Für die Mitgliedschaft in Ausschüssen erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 7,5 Tsd € pro Ausschuss und vollem Geschäftsjahr. Diese zusätzliche Vergütung wird für höchstens zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 1.000,00 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 55).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2019 folgende Vergütung:

### Bezüge des Aufsichtsrats 2019

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
<b>Aufsichtsratsmitglied</b>					
Amier	Claudia	52.500,00	15.000,00	14.000,00	81.500,00
Arslan	Devrim	35.000,00	15.000,00	13.000,00	63.000,00
Becker	Uwe	35.000,00	15.000,00	8.000,00	58.000,00
Bolükemese	Hakan	35.000,00	15.000,00	15.000,00	65.000,00
Cicek	Hakan	35.000,00	7.500,00	12.000,00	54.500,00
Dahnke	Kathrin	35.000,00	7.500,00	9.000,00	51.500,00
Draths	Detlef	35.000,00	15.000,00	15.000,00	65.000,00
Feldmann	Peter	35.000,00	3.125,00	5.000,00	43.125,00
Gerber	Peter	35.000,00	0,00	5.000,00	40.000,00
Haase	Dr. Margarete	70.000,00	15.000,00	15.000,00	100.000,00
Kaufmann	Frank-Peter	35.000,00	15.000,00	19.000,00	69.000,00
Kipper	Dr. Ulrich	35.000,00	7.500,00	12.000,00	54.500,00
Klemm	Lothar	52.500,00	15.000,00	17.000,00	84.500,00
Kother	Birgit	35.000,00	7.500,00	9.000,00	51.500,00
Laubrock	Ronald	52.500,00	15.000,00	16.000,00	83.500,00
Odenwald	Michael	35.000,00	11.250,00	11.000,00	57.250,00
Rana	Qadeer	35.000,00	15.000,00	16.000,00	66.000,00
Weimar	Karlheinz	105.000,00	15.000,00	10.000,00	130.000,00
Wesenick	Katharina	35.000,00	7.500,00	8.000,00	50.500,00
Windt	Prof. Dr. Katja	35.000,00	15.000,00	12.000,00	62.000,00
<b>Gesamt</b>		<b>857.500,00</b>	<b>231.875,00</b>	<b>241.000,00</b>	<b>1.330.375,00</b>

### Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2019

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

## Wirtschaftsbericht

### Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten die Flughäfen des Fraport-Konzerns eine solide Passagierentwicklung. Mit rund 70,6 Mio Fluggästen erreichte das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt einen Zuwachs von 1,5 %. Die Konzern-Flughäfen zeigten mehrheitlich ebenfalls positive Wachstumsraten.

Der Konzern-Umsatz erhöhte sich im Geschäftsjahr 2019 um 6,5 % auf 3.705,8 Mio € (+227,5 Mio €). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug der Konzern-Umsatz 3.259,5 Mio € (+4,5 %). Die positive Umsatzentwicklung ist vor allem auf die in Summe konzernweit gute Verkehrsentwicklung zurückzuführen. Dies wirkte sich sowohl in Frankfurt als auch bei Fraport Greece und den Konzern-Gesellschaften Lima und Fraport USA aus.

Geringere sonstige betriebliche Erträge – vor allem aufgrund des Anteilsverkaufs an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH im Vorjahr – sowie ein tarif- und verkehrsmengenbedingt gestiegener Personalaufwand führten zu einem Konzern-EBITDA von 1.180,3 Mio € (+51,3 Mio €). Die Anwendung von IFRS 16 hatte einen Anstieg des Konzern-EBITDA in Höhe von 47,5 Mio € zur Folge und gleichzeitig einen erhöhenden Effekt auf die Abschreibungen von 44,6 Mio €. Das verschlechterte Finanzergebnis in Höhe von –115,0 Mio € (im Vorjahr: –60,1 Mio €) führte zu einem Konzern-Ergebnis von 454,3 Mio € (–10,2 %).

Der Free Cash Flow verringerte sich erwartungsgemäß aufgrund höherer Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt und im internationalen Geschäft deutlich auf –373,5 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €). Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich aufgrund dessen um 601,6 Mio € auf 4.147,0 Mio €. Die Gearing Ratio erreichte einen Wert von 97,4 %.

Aufgrund der guten konzernweiten Verkehrsentwicklung bezeichnet der Vorstand die operative und finanzielle Entwicklung des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2019 als insgesamt positiv.

## Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur schwächte sich im Jahr 2019 deutlich ab. Die weltwirtschaftliche Dynamik wurde vor allem durch die Handelskonflikte, die Unsicherheiten rund um den Brexit, geopolitische Konflikte und den Abschwung der globalen Industriekonjunktur gedämpft.

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

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2019	2018
Welt	+2,9	+3,6
Eurozone	+1,2	+1,9
Deutschland	+0,6	+1,5
USA	+2,3	+2,9
China	+6,1	+6,6
Japan	+1,0	+0,3
<b>Welthandel</b>	<b>+1,0</b>	<b>+3,7</b>

<sup>1)</sup> Angaben 2018 und 2019: Daten und Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2020), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung, 15. Januar 2020).

Die Verlangsamung der Wirtschaftsdynamik war in Europa 2019 stärker ausgefallen als zunächst erwartet. In den vier großen Ländern der Europäischen Währungsunion verlief die Entwicklung sehr heterogen. Spanien und Frankreich erreichten ein im Vergleich zur Gesamtentwicklung Euroland überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum, während sich die wirtschaftliche Dynamik in Deutschland und Italien spürbar verlangsamte. Für die abgeschwächte deutsche Wirtschaft blieben die Konsumausgaben sowie das Baugewerbe eine wichtige Stütze der Binnenkonjunktur, während die Industrieproduktion deutlich abwärtsgerichtet war.

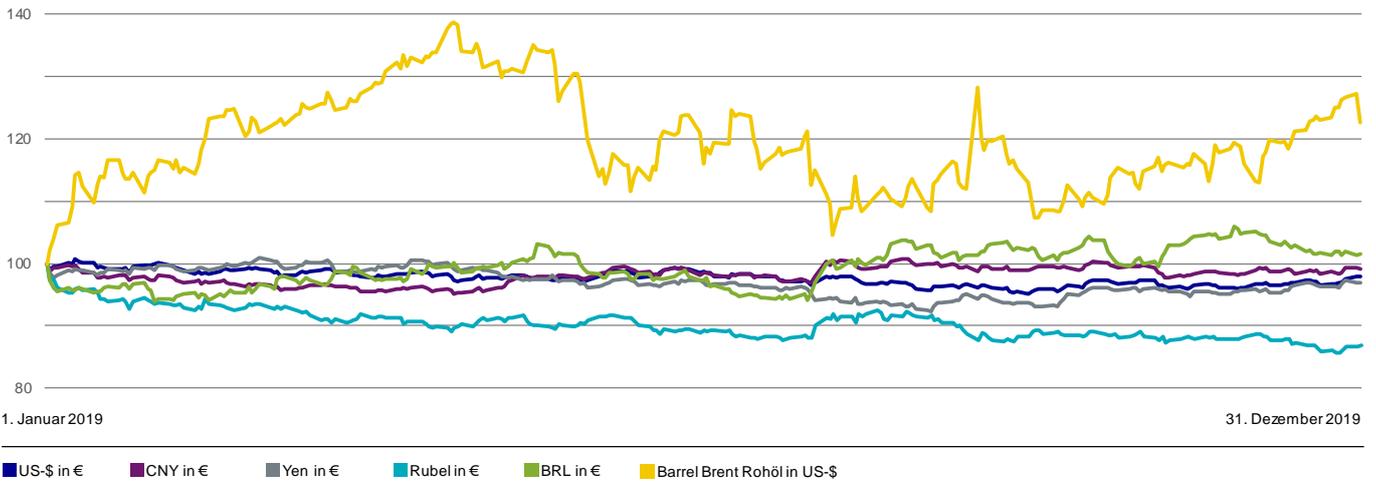
Die Wirtschaft in den Vereinigten Staaten entwickelte sich vergleichsweise stabil, auch wenn die Dynamik des starken Jahresauftaktes nicht gehalten werden konnte. Die niedrige Arbeitslosenquote und die gedämpfte Inflation stützten den Konsum, der für zwei Drittel der Wirtschaftskraft steht. Japans Wirtschaftsentwicklung schwächte sich aufgrund einer zurückhaltenden Binnen- nachfrage und der Exportschwäche im Jahresverlauf ab. Die chinesische Wirtschaft wurde vom Handelskonflikt mit den USA stark beeinträchtigt. Da die USA einer der wichtigsten Absatzmärkte Chinas sind, drückte dies zunehmend auch den Gesamtexport. In den übrigen Schwellenländern verlief die Entwicklung uneinheitlich. Russland konnte sein Expansionstempo konstant halten. In Brasilien nahm das Wachstumstempo im Laufe des Jahres zu, in Indien dagegen ab.

Insgesamt litt der Welthandel 2019 unter der restriktiven US-Handelspolitik. Die globale Wirtschaftsstimmung trübte sich deutlich ein. Die schwachen Impulse aus dem weltwirtschaftlichen Umfeld dämpften auch den deutschen Außenhandel.

Die kurzfristigen Zinsen sind im Euroraum im zurückliegenden Jahr weiter gesunken. So lag der durchschnittliche Sechs-Monats-Euribor weiterhin im negativen Bereich bei –0,30 % (im Vorjahr: –0,27 %). Im langfristigen Bereich reduzierte sich der durchschnittliche Zehn-Jahres-Euro-Swap von 0,96 % auf 0,25 %. Die Fraport AG profitierte von dieser Zinslage durch sehr niedrige (Re-)Finanzierungskosten sowohl im kurz- als auch langfristigen Laufzeitensegment.

**Rohölpreis und für Fraport bedeutende Währungskurse 2019**

Werte auf 100 indiziert



Quelle: Bloomberg.

**Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen**

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

**Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen**

Für das Geschäftsjahr 2019 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 3,4 %. Das Luftfrachtaufkommen sank um 2,5 %. Beim Passagieraufkommen erreichten die europäischen Flughäfen ein Wachstum von 3,2 %. Bei der Luftfracht verzeichneten sich die Flughäfen in Europa einen Rückgang von 2,4 %. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen reduzierte sich um 1,9 %. Die Cargo-Tonnage war mit 4,0 % rückläufig.

**Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen**

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2019	Luftfracht 2019
Deutschland	-1,9	-4,0
Europa	+3,2	-2,4
Nordamerika	+3,4	-0,5
Lateinamerika	+3,7	-3,5
Naher/Mittlerer Osten	+3,3	-2,8
Asien/Pazifik	+3,0	-4,3
Afrika	+6,7	-0,2
<b>Welt</b>	<b>+3,4</b>	<b>-2,5</b>

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 17. Februar 2020), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 13. Februar 2020).

**Wesentliche Ereignisse**

**Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten bei Fraport Greece und in Brasilien schreiten planmäßig voran**

Die Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten an den griechischen Flughäfen Chania, Zakynthos und Kavala wurden im ersten Quartal 2019 abgeschlossen. Die Tarife wurden zum April 2019 entsprechend erhöht. An den Flughäfen Aktio, Skiathos, Samos, Mytilini, Rhodos und Kefalonia wurden die Baumaßnahmen ebenfalls abgeschlossen. Eine Anpassung der regulierten Flughafenentgelte an diesen Flughäfen ist für April 2020 vorgesehen. Die Baumaßnahmen an den restlichen Flughäfen werden spätestens im ersten Quartal 2021 abgeschlossen sein. Auch an den brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre liegen die Ausbauaktivitäten im Zeitplan. Das erweiterte Terminal in Porto Alegre wurde im November 2019 eröffnet. In Fortaleza ist die Fertigstellung des Terminalausbaus im ersten Quartal 2020 geplant (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 4).

### Grundsteinlegung von Terminal 3 in Frankfurt

Die Fraport AG hat am 29. April 2019 den Grundstein für das Terminal 3 am Flughafen Frankfurt gelegt und investiert in das Projekt Ausbau Süd in den nächsten Jahren rund 4 Mrd €. Bis 2021 entsteht zunächst der Flugsteig G mit einer Kapazität von bis zu 5 Mio Passagieren. Der Flugsteig wird ein vollwertiges und modernes Abfertigungsgebäude und später in das Terminal 3 integriert. Der Rohbau in den oberen Geschossen ist bereits fortgeschritten. Parallel läuft seit Ende 2019 in den unteren Bereichen die technische Gebäudeausstattung. Die Fertigstellung des Terminal-Hauptgebäudes mit den Flugsteigen H und J ist für 2023 geplant. Damit steigt die Kapazität auf bis zu 21 Mio Fluggäste. Zu einem späteren Zeitpunkt kann Terminal 3 um den Flugsteig K erweitert werden. Die Kapazität steigt mit dem Vollausbau auf 25 Mio Reisende.

### Fraport AG erhöht Beteiligung an Lima Airport Partners

Die Fraport AG hat zum 24. Mai 2019 weitere 10,0 % der Anteile an Lima Airport Partners S.R.L. zu einem Preis von 40,3 Mio € von dem Infrastrukturfonds von AC Capiales gekauft. Damit erhöht sich der Anteil an der Konzern-Gesellschaft Lima von 70,01 % auf 80,01 %. Fraport stärkt damit seine Position als Mehrheitsaktionär und Betreiber des Flughafens Lima. Der aufgrund des starken Passagierwachstums in den letzten Jahren notwendig gewordene Ausbau des Flughafens hat im vergangenen Geschäftsjahr begonnen (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 4).

Weitere Ereignisse, die sich wesentlich auf die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns ausgewirkt haben oder sich auswirken werden, haben im vergangenen Geschäftsjahr nicht stattgefunden.

## Geschäftsverlauf

### Entwicklung am Standort Frankfurt

Im Geschäftsjahr 2019 übertraf das Fluggastaufkommen den Vorjahreswert um über eine Million Passagiere und lag bei rund 70,6 Mio (+1,5 %). Die Zahl der Tage mit einem Aufkommen von über 200.000 Passagieren nahm in 2019 weiter zu, sodass dieser Wert an jedem zweiten Tag übertroffen wurde. Am 30. Juni erreichte das Tagesaufkommen mit 241.228 Passagieren seinen bisherigen Höchstwert. Bereinigt um witterungs- und streikbedingte Flugausfälle hätte das Passagierwachstum bei 2,1 % gelegen.

Mit Beginn der Wintersaison erfolgten in stärkerem Maße Angebotsreduzierungen, die sich zum Jahresende in deutlichen Passagierrückgängen niederschlugen. Die bereits im Jahresverlauf stagnierende Nachfrage im **Inlandverkehr** wandelte sich in einen spürbaren Rückgang (-3,4 %). Die Nachfrage des in den letzten Jahren überdurchschnittlich gestiegenen **Europaverkehrs** (inklusive Verbindungen innerhalb Deutschlands) schwächte sich im Berichtszeitraum ab (+0,4 %). Lediglich die Verkehrsregion Südosteuropa verzeichnete im gesamten Jahresverlauf einen merklichen Anstieg. Nach einer längeren Schwächephase ging hingegen vom **Interkontinentalverkehr** wieder ein deutliches Wachstum aus (+3,4 %). Durch umfangreiche Angebotsaufstockungen, insbesondere auf Verbindungen mit den USA und der Karibik, legte die Dynamik zum Jahresende nochmals deutlich zu.

Die anhaltend hohe wirtschaftspolitische Unsicherheit sowie der Handelskonflikt zwischen den USA und China belasteten insbesondere die deutsche Wirtschaft, da sie im Vergleich zu anderen Volkswirtschaften in hohem Maß auf die Ausfuhr von Investitionsgütern spezialisiert ist. Zusätzlich machte sich der weltweit schwache Automobilabsatz deutlich bemerkbar, sodass das **Cargo-Aufkommen** im Jahr 2019 mit rund 2,1 Mio Tonnen um 3,9 % zurückging.

Die **Flugbewegungen** stiegen im Geschäftsjahr 2019 um 0,4 % auf einen neuen Höchstwert von 513.912 Bewegungen, schwächten sich im Vergleich zum starken Wachstum der letzten Jahre allerdings ab. Gründe dafür waren neben den Angebotskonsolidierungen der Fluggesellschaften reduzierte Flugpläne, die insbesondere seit der Wintersaison sowohl den Inland- als auch den Europaverkehr betrafen. Im Europaverkehr hatten Marktaustritte aufgrund von Airline-Insolvenzen einen zusätzlichen negativen Effekt auf das Flugplanangebot. Demgegenüber stand eine zum Teil deutliche Aufstockung der Flüge im Interkontinentalverkehr.

Die **Höchststartgewichte** erreichten mit einem Zuwachs von 0,8 % und einem Gesamtvolumen von rund 31,9 Mio Tonnen ebenfalls einen neuen Höchstwert und entwickelten sich überproportional zu den Flugbewegungen. Dies ist vor allem auf das Wachstum bei Langstrecken- und Frachterflügen zurückzuführen.

### Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Der Flughafen **Ljubljana** verzeichnete im Geschäftsjahr 2019 einen Passagierrückgang um 5,0 % auf rund 1,7 Mio Fluggäste. Der Passagierrückgang ist auf die Insolvenz der Adria Airways (Marktanteil von rund 51 %) Ende September 2019 zurückzuführen. Der Ausfall konnte durch die Übernahme einiger Frequenzen, im Wesentlichen durch Fluggesellschaften der Lufthansa Gruppe und Turkish Airlines, zum Teil kompensiert werden.

Die beiden brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** begrüßten in 2019 15,5 Mio Passagiere (+3,9 %), wobei das Wachstum in Fortaleza realisiert wurde. Insbesondere durch die Errichtung eines Hubs von Air France/KLM stieg der internationale Verkehr hier um 37,4 %, wobei sich auch der volumenstarke Inlandverkehr positiv entwickelte (+7,0 %). In Porto Alegre lag das Verkehrsaufkommen sowohl im Inland (–0,1 %) als auch international (–0,7 %) leicht unter dem Vorjahresniveau.

Der Flughafen **Lima** begrüßte im Gesamtjahr 2019 knapp 23,6 Mio Fluggäste (+6,6 %). Sowohl der inländische (+7,9 %) als auch der internationale Verkehr (+5,0 %) verzeichneten ein solides Wachstum. Der Anstieg im inländischen Verkehr ist vor allem auf den verstärkten Marktauftritt von Low-Cost-Airlines zurückzuführen. Das Wachstum im internationalen Verkehr ist im Wesentlichen auf die touristische und wirtschaftliche Attraktivität Perus sowie die steigende Bedeutung Limas als Umsteige-Flughafen, insbesondere für die Fluggesellschaften LATAM und Avianca Perú, zurückzuführen.

Mit knapp 30,2 Mio Fluggästen verzeichnete **Fraport Greece** im Berichtszeitraum – trotz des Konsolidierungsprozesses im europäischen Luftverkehr sowie der Verlagerung von Verkehren in andere touristische Destinationen wie die Türkei und Nordafrika – ein leichtes Wachstum von 0,9 %. Insgesamt lag der Inlandverkehr leicht unter dem Vorjahresniveau (–0,9 %), während der volumenstarke internationale Verkehr um 1,5 % zulegte.

An den bulgarischen Flughäfen **Varna** und **Burgas** betrug die Passagierzahl im Jahr 2019 etwa 5,0 Mio Reisende und lag damit um 10,7 % unter dem Vorjahreswert. Der Inland- und der internationale Verkehr (–7,3 % beziehungsweise –11,0 %) wurden unter anderem durch Streckenreduzierungen und Insolvenzen von Fluggesellschaften (Small Planet und Germania) negativ beeinflusst. Der internationale Verkehr war vor allem aufgrund geringerer Fluggastzahlen auf Verbindungen von und nach Russland, Polen und Deutschland aufgrund des wieder erstarkten Tourismus in der Türkei und in Nordafrika rückläufig. Weiterhin wirkte sich die Schließung der Ryanair-Basis am Flughafen Burgas negativ auf die Verkehrsentwicklung aus.

Das Passagieraufkommen im Geschäftsjahr 2019 am Flughafen **Antalya** lag bei rund 35,5 Mio (+10,0 %). Die Zahl internationaler Fluggäste erhöhte sich aufgrund der weiter gestiegenen touristischen Nachfrage von Passagieren aus Russland und Westeuropa wie Deutschland, Großbritannien und den Niederlanden sogar um 15,1 % auf rund 28,5 Mio. Demgegenüber war die Zahl der Passagiere im innertürkischen Verkehr mit 7,0 Mio um 7,0 % rückläufig, was im Wesentlichen auf die derzeit schwache Konjunktur in der Türkei zurückzuführen ist.

Auch der Flughafen **St. Petersburg** verzeichnete mit 8,1 % auf knapp 20 Mio Passagiere in 2019 erneut ein dynamisches Wachstum. Während der internationale Verkehr um 5,3 % anstieg, wuchs der Inlandverkehr um 9,8 %. Dies lag insbesondere in dem starken Wachstum der russischen Low-Cost-Airline Pobeda mit Verbindungen zu inländischen Regionalflughäfen begründet.

Der Flughafen **Xi'an** wies im Berichtsjahr mit einem Passagieraufkommen von etwa 47,2 Mio ein Wachstum von 5,7 % aus. Neben dem volumenstarken Inlandverkehr, der um 5,5% auf circa 44,2 Mio Passagiere wuchs, verzeichnete auch der internationale Verkehr einen Anstieg um 10,5 % auf rund 3,0 Mio Fluggäste. Die vergleichsweise moderate Entwicklung des Inlandverkehrs resultierte auch aus der Wettbewerbssituation mit Hochgeschwindigkeitszugstrecken von und nach Xi'an.

## Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen	Anteil in %	Passagiere <sup>1)</sup>		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2019	Veränderung in % <sup>2)</sup>	2019	Veränderung in % <sup>2)</sup>	2019	Veränderung in % <sup>2)</sup>
Frankfurt	100	70.556.072	+1,5	2.091.174	-3,9	513.912	+0,4
Ljubljana	100	1.721.355	-5,0	11.365	-8,2	31.489	-11,3
Fortaleza	100	7.218.697	+8,9	48.355	+5,1	59.694	+2,4
Porto Alegre	100	8.298.205	-0,1	37.231	-6,8	77.709	-4,0
Lima	80,01	23.578.600	+6,6	271.326	-5,0	197.857	+2,7
Fraport Greece	73,4	30.152.728	+0,9	7.599	-7,0	245.569	+0,6
Twin Star	60	4.970.095	-10,7	4.871	-43,1	35.422	-13,7
Burgas	60	2.885.776	-12,0	4.747	-43,7	19.954	-14,3
Varna	60	2.084.319	-8,7	123	-9,3	15.468	-13,0
Antalya	51/50 <sup>3)</sup>	35.483.190	+10,0	n.a.	n.a.	206.599	+9,6
St. Petersburg	25	19.581.262	+8,1	n.a.	n.a.	168.572	+1,9
Xi'an	24,5	47.220.745	+5,7	381.869	+22,2	345.106	+4,6

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

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

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

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughafen	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährige Anpassung]	2018 <sup>1)</sup>	Veränderung in %
Frankfurt (Passagiere)	70.556.072	Wachstum zwischen etwa 2 % und etwa 3 % [Leicht unter der Bandbreite von etwa 2 % und etwa 3 %]	69.510.269	+1,5
Frankfurt (Cargo)	2.091.174	Stagnation bis leichte Steigerung [Rückgang im niedrigen einstelligen Prozentbereich]	2.176.387	-3,9
Ljubljana (Passagiere)	1.721.355	Anstieg im einstelligen Prozentbereich	1.812.411	-5,0
Fortaleza (Passagiere)	7.218.697	Wachstum im mittleren bis oberen einstelligen Prozentbereich	6.614.227	+8,9
Porto Alegre (Passagiere)	8.298.205	Wachstum im mittleren bis oberen einstelligen Prozentbereich	8.301.172	-0,1
Lima (Passagiere)	23.578.600	Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich	22.118.454	+6,6
Fraport Greece (Passagiere)	30.152.728	Wachstum im unteren bis mittleren einstelligen Prozentbereich	29.877.203	+0,9
Twin Star (Passagiere)	4.970.095	Wachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich [Rückgang von circa 10 %]	5.558.363	-10,7
Antalya (Passagiere)	35.483.190	Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich	32.268.535	+10,0
St. Petersburg (Passagiere)	19.581.262	Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich	18.122.286	+8,1
Xi'an (Passagiere)	47.220.745	Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich	44.653.433	+5,7

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

## Ertragslage Konzern

Der **Konzern-Umsatz** erhöhte sich im Geschäftsjahr 2019 um 6,5 % auf 3.705,8 Mio € (+227,5 Mio €). Bereinigt um die Auftrags-erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 in Höhe von 446,3 Mio € (im Vorjahr: 359,5 Mio €) nahm der Konzern-Umsatz um 140,7 Mio € auf 3.259,5 Mio € (+4,5 %) zu. Die positive Umsatzentwicklung ist im Wesentlichen auf das konzernweite Passagierwachstum zurückzuführen. Ein höherer Retail-Umsatz in Frankfurt (+14,1 Mio €) – darin enthalten waren um 8,3 Mio € höhere Werbeeinnahmen – hatte zudem eine umsatzsteigernde Wirkung. Einen gegenläufigen Effekt auf den Konzern-Umsatz hatte der Wegfall der Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Energy Air aufgrund des Verkaufs zum 1. Januar 2019 (-21,7 Mio €). Außerhalb von Frankfurt trugen im Wesentlichen die Konzern-Gesellschaft Lima (+39,5 Mio €), Fraport Greece (+31,5 Mio €) sowie die Konzern-Gesellschaft Fraport USA (+26,8 Mio €) zum bereinigten Umsatzwachstum bei.

Der Verkauf der Anteile an der Konzern-Gesellschaft Energy Air (+12,8 Mio €) spiegelte sich in den **sonstigen betrieblichen Erträgen** wider, die in Summe im Berichtszeitraum geringer waren (-47,3 Mio €). Gründe dafür waren insbesondere der Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (25,0 Mio €) sowie Rückstellungsaufhebungen im Vorjahr. Die **Gesamtleistung** lag mit 3.785,0 Mio € um 182,3 Mio € über dem Vorjahreswert (+5,1 %).

In Höhe von 1.222,8 Mio € nahm der **Personalaufwand** im Geschäftsjahr 2019 um 40,5 Mio € (+3,4 %) zu. Ursächlich dafür waren neben Tarifierhöhungen unter anderem der gestiegene Personalbedarf in den Segmenten Aviation und Ground Handling. Der Personalaufwand außerhalb von Frankfurt stieg verkehrsmengenbedingt insbesondere bei der Konzern-Gesellschaft Lima sowie bei Fraport Greece.

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstige betriebliche Aufwendungen) stieg im Berichtszeitraum um 90,5 Mio € auf 1.381,9 Mio € (+7,0 %). Bereinigt um die Materialaufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 lag der Sachaufwand auf dem Vorjahresniveau (+3,7 Mio € beziehungsweise +0,4 %).

Das **EBITDA** nahm um 51,3 Mio € auf 1.180,3 Mio € (+4,5 %) zu. Die Anwendung von IFRS 16 erhöhte das Konzern-EBITDA um 47,5 Mio €. Das Konzern-EBITDA wurde zudem durch die US-\$-Entwicklung positiv beeinflusst (+9,7 Mio €). Bezogen auf den Konzern-Umsatz bedeutete dieser Wert eine **EBITDA-Marge** von 31,9 % (im Vorjahr: 32,5 %). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 sowie die Anwendung von IFRS 16 lag die EBITDA-Marge bei 34,8 % (im Vorjahr: 36,2 %).

Die **Abschreibungen** lagen mit 475,3 Mio € um 76,8 Mio € über dem Vorjahreswert (+19,3 %). Der Anstieg ist insbesondere auf die Anwendung von IFRS 16 (+44,6 Mio €) sowie auf Nutzungsdaueranpassungen (+13,2 Mio €) zurückzuführen. Korrespondierend lag das **Konzern-EBIT** mit 705,0 Mio € um 25,5 Mio € unter dem Vorjahreswert (-3,5 %). Die Anwendung von IFRS 16 erhöhte das Konzern-EBIT um 2,9 Mio €.

Im Geschäftsjahr 2019 lag das **Finanzergebnis** bei -115,0 Mio € (im Vorjahr: -60,1 Mio €). Im Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen stand den Erlösen aus dem Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (+59,7 Mio €) im Vorjahr das positive Ergebnis – getrieben von der starken operativen Entwicklung – der Konzern-Gesellschaft Antalya (+32,0 Mio €) gegenüber. Die Wertberichtigung der Konzern-Gesellschaft Xi'an belastete mit 20,0 Mio € das Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 14).

Das **Konzern-EBT** verringerte sich um 80,4 Mio € auf 590,0 Mio € (-12,0 %). Bei einem Ertragsteueraufwand von 135,7 Mio € (im Vorjahr: 164,7 Mio €) erreichte das **Konzern-Ergebnis** einen Wert von 454,3 Mio € (-10,2 %). Die Anwendung von IFRS 16 reduzierte das Konzern-Ergebnis um 9,1 Mio €. Folglich ergab sich ein **unverwässertes Ergebnis je Aktie** von 4,55 € (im Vorjahr: 5,13 €).

#### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährige Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	3.259,5	Anstieg auf rund 3,2 Mrd €	3.118,8	+140,7	+4,5
EBITDA	1.180,3	Zwischen etwa 1.160 Mio € und circa 1.195 Mio €	1.129,0	+51,3	+4,5
Abschreibungen	475,3	Deutlicher Anstieg	398,5	+76,8	+19,3
EBIT	705,0	Zwischen circa 685 Mio € und bis rund 725 Mio €	730,5	-25,5	-3,5
Finanzergebnis	-115,0	Anstieg auf bis zu -115 Mio €	-60,1	-54,9	-
EBT	590,0	Zwischen etwa 570 Mio € und etwa 615 Mio €	670,4	-80,4	-12,0
Konzern-Ergebnis	454,3	Zwischen rund 420 Mio € und rund 460 Mio €	505,7	-51,4	-10,2
Dividende je Aktie (€)	2,00	Stabil	2,00	0,0	0,0

Die Kennzahlen entwickelten sich innerhalb der Prognose 2018.

#### Ertragslage Segmente

##### Aviation

in Mio €	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.027,0	1.006,4	+20,6	+2,0
Personalaufwand	373,6	360,6	+13,0	+3,6
Materialaufwand	72,8	57,1	+15,7	+27,5
EBITDA	273,3	277,8	-4,5	-1,6
Abschreibungen	159,8	139,6	+20,2	+14,5
EBIT	113,5	138,2	-24,7	-17,9
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.380	6.195	+185	+3,0

Die Umsatzerlöse im Segment Aviation erhöhten sich im Geschäftsjahr 2019 um 20,6 Mio € auf 1.027,0 Mio €. Der Anstieg von 2,0 % ist im Wesentlichen auf höhere Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen (+12,5 Mio €) am Flughafen Frankfurt, aber auch an den Flughäfen Stuttgart und Köln/Bonn zurückzuführen. Das Passagierwachstum in Frankfurt zeigte sich in leicht höheren

Umsätzen aus Flughafenentgelten (+0,7 %). Die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments sind im Wesentlichen aufgrund von Rückstellungsaufösungen im Vorjahr um 14,5 Mio € geringer.

Der operative Segment-Aufwand erhöhte sich insbesondere aufgrund von verkehrsmengen- und tarifbedingt gestiegenen Personalaufwendungen sowie höheren Aufwendungen für Fremdpersonal um 9,8 Mio € auf 866,8 Mio € (+1,1 %).

Das EBITDA reduzierte sich leicht um 4,5 Mio € und lag bei 273,3 Mio € (-1,6 %). Höhere Abschreibungen (+20,2 Mio €) im Wesentlichen aufgrund von Nutzungsdaueranpassungen führten zu einem Segment-EBIT von 113,5 Mio € (-24,7 Mio €).

### Retail & Real Estate

in Mio €	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	507,8	507,2	+0,6	+0,1
Personalaufwand	56,2	54,2	+2,0	+3,7
Materialaufwand	127,4	126,8	+0,6	+0,5
EBITDA	397,8	390,2	+7,6	+1,9
Abschreibungen	89,2	88,2	+1,0	+1,1
EBIT	308,6	302,0	+6,6	+2,2
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	644	646	-2	-0,3

Der Umsatz im Segment Retail & Real Estate stieg im Geschäftsjahr 2019 leicht um 0,6 Mio € auf 507,8 Mio € trotz des Wegfalls der Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Energy Air aufgrund des Anteilsverkaufs zum 1. Januar 2019 (-21,7 Mio €). Das Passagierwachstum wirkte sich steigernd sowohl auf den Retail-Umsatz (+14,1 Mio €) – darin enthalten waren um 8,3 Mio € höhere Werbeeinnahmen – als auch auf die Parkierungserlöse aus (+4,6 Mio €). Der Netto-Retail-Erlös je Passagier erhöhte sich im Vorjahresvergleich deutlich um 5,1 % auf 3,28 € (2018: 3,12 €).

Der Verkauf der Anteile an der Konzern-Gesellschaft Energy Air (+12,8 Mio €) war in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten, die im Berichtsjahr nahezu unverändert blieben (+0,2 Mio €). Im Vorjahr beinhalteten die sonstigen betrieblichen Erträge insbesondere den Verkauf eines Gewerbegrundstücks der Fraport AG für 5 Mio € sowie Rückstellungsaufösungen.

Bei einem tarifbedingt leicht erhöhtem Personalaufwand (+2,0 Mio €) und Materialaufwendungen auf Vorjahresniveau (+0,6 Mio €) reduzierte sich der operative Aufwand (-5,2 Mio €) aufgrund von geringeren sonstigen betrieblichen Aufwendungen vor allem im Zusammenhang mit Investitionen sowie aufgrund des Verkaufs der Konzern-Gesellschaft Energy Air. Das Segment-EBITDA lag bei 397,8 Mio € (+1,9 %). Leicht gestiegene Abschreibungen (+1,0 Mio €) führten zu einem Segment-EBIT von 308,6 Mio € (+2,2 %).

### Ground Handling

in Mio €	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	707,1	673,8	+33,3	+4,9
Personalaufwand	468,8	461,0	+7,8	+1,7
Materialaufwand	57,9	54,8	+3,1	+5,7
EBITDA	60,4	44,4	+16,0	+36,0
Abschreibungen	48,4	43,7	+4,7	+10,8
EBIT	12,0	0,7	+11,3	> 100
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	9.236	9.073	+163	+1,8

Im Geschäftsjahr 2019 lag der Umsatz im Segment Ground Handling bei 707,1 Mio € und somit um 33,3 Mio € über dem Vorjahreswert (+4,9 %). Dies ist im Wesentlichen auf höhere Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen (+12,4 Mio €) sowie gestiegene Infrastruktorentgelte (+7,5 Mio €) zurückzuführen. Gründe dafür waren Marktanteilsgewinne, gestiegene Höchststartgewichte und das Passagierwachstum in Frankfurt.

Ursächlich für den erhöhten Personalaufwand (+7,8 Mio €) war neben der Tarifierhöhung zum 1. März 2018 (+3,1 %) sowie zum 1. April 2019 (+3,0 %) vor allem der gestiegene Personalbedarf im Zusammenhang mit den Verkehrs- und Marktanteilszuwächsen bei den Konzern-Gesellschaften FraGround und FraCareS. Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) erhöhte sich ebenfalls im Wesentlichen verkehrsmengenbedingt um 6,8 Mio €.

Das Segment-EBITDA verbesserte sich deutlich um 16,0 Mio € auf 60,4 Mio € (+36,0 %). Gestiegene Abschreibungen (+4,7 Mio €) führten zu einem Segment-EBIT von 12,0 Mio € (+11,3 Mio €).

### International Activities & Services

in Mio €	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.463,9	1.290,9	+173,0	+13,4
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.017,6	931,4	+86,2	+9,3
Personalaufwand	324,2	306,5	+17,7	+5,8
Materialaufwand	939,3	850,3	+89,0	+10,5
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	493,0	490,8	+2,2	+0,4
EBITDA	448,8	416,6	+32,2	+7,7
Abschreibungen	177,9	127,0	+50,9	+40,1
EBIT	270,9	289,6	-18,7	-6,5
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.254	6.047	+207	+3,4

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse im Segment International Activities & Services um 173,0 Mio € auf 1.463,9 Mio € (+13,4 %). Der Umsatzanstieg bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug 86,2 Mio € (+9,3 %).

Zum bereinigten Umsatzwachstum haben unter anderem verkehrsmengenbedingt vor allem die Konzern-Gesellschaft Lima (+39,5 Mio €) sowie Fraport Greece (+31,5 Mio €) und Fraport USA (+26,8 Mio €), geprägt im Wesentlichen von der operativen Übernahme der Konzessionen in New York (seit April 2018) und Nashville (seit Februar 2019), beigetragen. Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre verzeichneten währungsbedingt sowie aufgrund von temporären Schließungen kommerzieller Flächen während der Ausbauphase und fehlender Umsatzerlöse aus der Vermietung eines Hangars – trotz des soliden Passagierwachstums – lediglich einen leichten Umsatzanstieg (+1,9 Mio €). Die Konzern-Gesellschaften Twin Star und Fraport Slovenija wiesen verkehrsmengenbedingt eine rückläufige Umsatzentwicklung (-10,0 Mio € beziehungsweise -0,9 Mio €) aus.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments waren aufgrund des Anteilsverkaufs an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (25,0 Mio €) im Vorjahr geringer.

Der operative Aufwand (Material- und Personalaufwand sowie sonstiger betrieblicher Aufwand) erhöhte sich um 106,9 Mio € auf 1.356,4 Mio € (+8,6 %). Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 stieg der operative Aufwand leicht um 20,1 Mio € auf 910,1 Mio € (+2,3 %). Neben der Tarifierhöhung in den Servicebereichen in Frankfurt erhöhten unter anderem die Konzern-Gesellschaft Lima sowie Fraport Greece die Personalaufwendungen des Segments (+17,7 Mio €). Die Erstanwendung von IFRS 16 reduzierte den operativen Segment-Aufwand um 42,8 Mio €.

Das EBITDA verzeichnete einen Anstieg um 32,2 Mio € auf 448,8 Mio € (+7,7 %). Die US-\$-Entwicklung hatte zudem einen positiven Effekt auf das Segment-EBITDA (+9,7 Mio €). Bei höheren Abschreibungen (+50,9 Mio €), vor allem im Zusammenhang mit der Konzern-Gesellschaft Fraport USA aufgrund der Anwendung von IFRS 16 (+40,1 Mio €), lag das Segment-EBIT mit 270,9 Mio € um 18,7 Mio € unter dem Vorjahresniveau (-6,5 %). Ohne Berücksichtigung der Erlöse aus dem Anteilsverkauf der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in 2018 sowie des IFRS 16-Effekts 2019 lägen sowohl das Segment-EBITDA und EBIT über den Vorjahreswerten (+14,4 Mio € beziehungsweise +3,6 Mio €).

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

### Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz <sup>1)</sup>			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %
Fraport USA	100	85,1	58,3	+46,0	50,2	6,2	> 100	5,7	1,8	> 100	-4,1	0,8	-
Fraport Slovenija	100	45,3	46,3	-2,2	16,2	18,5	-12,4	5,6	8,5	-34,1	4,6	7,3	-37,0
Fortaleza + Porto Alegre <sup>2)</sup>	100	283,2	258,4	+9,6	39,5	40,2	-1,7	25,0	28,4	-12,0	12,1	12,5	-3,2
Lima	80,01	444,5	358,3	+24,1	135,6	119,6	+13,4	121,0	104,7	+15,6	82,5	69,6	+18,5
Fraport Greece <sup>3)</sup>	73,4	463,4	414,8	+11,7	170,4	146,8	+16,1	121,7	101,3	+20,1	17,5	1,8	> 100
Twin Star	60	64,0	74,0	-13,5	34,0	42,0	-19,0	22,0	30,1	-26,9	16,3	23,2	-29,7

### At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz <sup>1)</sup>			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %
Antalya	51/50 <sup>4)</sup>	400,8	323,1	+24,0	336,9	277,3	+21,5	226,2	168,1	+34,6	141,7	77,5	+82,8
Thalita/Northern Capital Gateway	25	292,0	274,0	+6,6	166,1	171,3	-3,0	129,8	135,6	-4,3	36,8	-23,2	-
Xi'an	24,5	267,8	247,3	+8,3	95,4	91,5	+4,3	46,6	44,3	+5,2	41,3	37,7	+9,5

<sup>1)</sup> Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2019: 355,6 Mio € (2018: 316,1 Mio €); Fraport Greece 2019: 296,5 Mio € (2018: 265,0 Mio €); Fortaleza + Porto Alegre: 2019: 92,8 Mio € (2018: 90,9 Mio €); Antalya 2019: 399,2 Mio € (2018: 316,8 Mio €); Thalita/Northern Capital Gateway 2019: 289,5 Mio € (2018: 270,3 Mio €).

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2019 erwirtschaftete die Konzern-Gesellschaft **Fraport USA** Umsatzerlöse in Höhe von 85,1 Mio € (+26,8 Mio €). Wesentlicher Treiber für diesen Anstieg war die operative Übernahme der Konzessionen in New York und Nashville. In den Umsatzerlösen ist ein positiver Währungskurseffekt von 4,4 Mio € enthalten. Das EBITDA erhöhte sich um 44,0 Mio € auf 50,2 Mio €. Der Anstieg ist vor allem auf die Aufwandsentlastung infolge der Anwendung von IFRS 16 in Höhe von 41,6 Mio € zurückzuführen. Bei deutlich gestiegenen Abschreibungen aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 (+39,2 Mio €) lag das EBIT bei 5,7 Mio € (+3,9 Mio €). Infolge des höheren Zinsaufwands im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRS 16 (+10,9 Mio €) betrug das Ergebnis -4,1 Mio €.

Der spürbare Passagierrückgang spiegelte sich im Berichtszeitraum in leicht geringeren Umsatzerlösen bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** (-2,2 %) wider. Insbesondere Tarifeffekte sowie die Wertberichtigung auf Forderungen im Zusammenhang mit der Insolvenz der Adria Airways führten zu einem höheren operativen Aufwand. Das EBITDA lag bei 16,2 Mio € (-2,3 Mio €) und das EBIT bei 5,6 Mio € (-2,9 Mio €). Das Ergebnis reduzierte sich auf 4,6 Mio € (-2,7 Mio €).

Bei einer in Summe guten Passagierentwicklung verzeichneten die brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** – bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 – währungsbedingt sowie aufgrund von temporären Schließungen kommerzieller Flächen während der Ausbauphase und fehlender Umsatzerlöse aus der Vermietung eines Hangars nur einen leichten Umsatzanstieg (+1,9 Mio €). Das EBITDA lag durch die Umrechnung in die Konzern-Währung, den €, leicht unter dem Wert des Vorjahres (-0,7 Mio €). Gestiegene Abschreibungen infolge der fortschreitenden Investitionstätigkeiten führten zu einem rückläufigen EBIT (-3,4 Mio €). Das Ergebnis nahm aufgrund des verbesserten Zinsergebnisses im Zusammenhang mit höheren kurzfristigen Geldanlagen nur leicht um 0,4 Mio € auf 12,1 Mio € ab.

Unter anderem begünstigt durch die gute Verkehrsentwicklung realisierte die Konzern-Gesellschaft **Lima** in 2019 einen Umsatzanstieg von 86,2 Mio € auf 444,5 Mio € (+24,1 %). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 lagen die Umsatzerlöse bei 355,6 Mio € (+39,5 Mio € beziehungsweise +12,2 %). Verkehrsmengenbedingt höhere Personalaufwendungen sowie gestiegene Materialaufwendungen – insbesondere durch höhere Konzessionsabgaben – führten zu einem EBITDA von 135,6 Mio € (+16,0 Mio €), das von der Umrechnung in die Konzern-Währung, den €, positiv beeinflusst wurde. Bei konstanten Abschreibungen sowie stabilem Finanzergebnis lag das EBIT bei 121,0 Mio € (+16,3 Mio €) und das Ergebnis bei 82,5 Mio € (+12,9 Mio €).

**Fraport Greece** erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 463,4 Mio € (+48,6 Mio €). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz trotz

eines nur leichten Passagierwachstums um 11,9 % auf 296,5 Mio € (+31,5 Mio €). Grund dafür war insbesondere die Erhöhung der regulierten Flughafenentgelte an vier bereits fertiggestellten Flughäfen. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen nahm der operative Aufwand verkehrsmengenbedingt moderat um 7,7 Mio € zu. Dies führte zu einem EBITDA und EBIT von 170,4 Mio € sowie 121,7 Mio € (+23,6 Mio € beziehungsweise +20,4 Mio €). Das negative Finanzergebnis führte zu einem Ergebnis von 17,5 Mio € (+15,7 Mio €).

Die insbesondere aufgrund von Angebotsreduzierungen und Streckenstreichungen negativ beeinflusste Passagierentwicklung in der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** führte im Berichtszeitraum zu rückläufigen Umsatz- und Ergebniszahlen. Zudem belasteten leicht höhere Personalaufwendungen aufgrund von Tarifsteigerungen das EBITDA der Gesellschaft. Das Ergebnis lag bei 16,3 Mio € (-6,9 Mio €).

Im Einklang mit dem deutlich gestiegenen Passagieraufkommen vor allem im internationalen Verkehr erzielte die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** im Geschäftsjahr 2019 einen deutlichen Anstieg des Umsatzes in Höhe von 77,7 Mio €. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz um 26,0 % auf 399,2 Mio € (+82,4 Mio €). Sowohl das EBITDA als auch das EBIT erhöhten sich deutlich um 59,6 Mio € beziehungsweise 58,1 Mio €. Aufgrund von Währungskurseffekten stieg das Ergebnis signifikant um 64,2 Mio € (+82,8 %).

Die Konzern-Gesellschaft **Thalita/Northern Capital Gateway** wies im Berichtszeitraum ein deutliches Passagierwachstum aus. Die um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 bereinigten Umsätze erhöhten sich um 7,1 % auf 289,5 Mio € (+19,2 Mio €). Der Rückgang von EBITDA und EBIT resultierte aus der im Vorjahresvergleich geringeren ergebniswirksamen Ausbuchung von Verbindlichkeiten. Ein verbessertes Finanzergebnis aufgrund positiver Währungsumrechnungseffekte führte zu einem Ergebnis von 36,8 Mio € (2018: -23,2 Mio €).

Die Verkehrsentwicklung der Konzern-Gesellschaft **Xi'an** in 2019 spiegelte sich in den Umsatzerlösen wider, die sich um 8,3 % auf 267,8 Mio € (+20,5 Mio €) erhöhten. Trotz gestiegener operativer Aufwendungen erhöhte sich das EBITDA leicht (+3,9 Mio €). In Höhe von 41,3 Mio € erreichte das Ergebnis ebenfalls einen leichten Zuwachs von 3,6 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 14).

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Aviation in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährig Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.027,0	Wachstum von bis zu 3 %	1.006,4	+20,6	+2,0
EBITDA	273,3	In etwa auf Vorjahresniveau bis leicht besser	277,8	-4,5	-1,6
EBIT	113,5	In etwa auf Vorjahresniveau [Leicht rückläufig]	138,2	-24,7	-17,9

Retail & Real Estate in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährig Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	507,8	Leichter Rückgang	507,2	+0,6	+0,1
EBITDA	397,8	In etwa auf Vorjahresniveau	390,2	+7,6	+1,9
EBIT	308,6	Leichter Rückgang	302,0	+6,6	+2,2

Ground Handling in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährig Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	707,1	Zunahme bis zu 4 % [Zunahme von rund 5 %]	673,8	+33,3	+4,9
EBITDA	60,4	Deutliche Verbesserung	44,4	+16,0	+36,0
EBIT	12,0	Spürbarer Anstieg	0,7	+11,3	> 100

International Activities & Services in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährig Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	1.017,6	Spürbares Wachstum	931,4	+86,2	+9,3
EBITDA	448,8	Wesentliche Zunahme	416,6	+32,2	+7,7
EBIT	270,9	Leichter Rückgang	289,6	-18,7	-6,5

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum 31. Dezember 2019 lag deutlich über dem Wert zum Bilanzstichtag 2018 bei 12.627,3 Mio € (+10,3 %).

Die **langfristigen Vermögenswerte** lagen bei 11.383,2 Mio € (+12,6 %). Dies ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Sachanlagen vor allem infolge gestiegener Investitionen (+463,6 Mio €), die das Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt betrafen und eine Vorauszahlung (+112,1 Mio €) für den Flugsteig G an den Generalunternehmer beinhalteten, sowie auf die erstmalige Anwendung von IFRS 16 (+305,6 Mio €) zurückzuführen. Höhere Investments in Flughafenbetreiber-Projekte im Zusammenhang mit Fraport Greece und den Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre sowie Lima erhöhten den gleichnamigen Bilanzposten (+439,8 Mio €). Die **kurzfristigen Vermögenswerte** reduzierten sich auf 1.244,1 Mio € (–6,1 %) aufgrund der Umgliederung von Anzahlungen auf Bauleistungen für die brasilianischen und griechischen Flughäfen von den Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten in die Investments in Flughafenbetreiberprojekte.

Unter der Berücksichtigung der Ausschüttung des Bilanzgewinns für das vergangene Geschäftsjahr erhöhte sich das **Eigenkapital** in 2019 aufgrund des positiven Konzern-Ergebnisses von 4.368,0 Mio € auf 4.623,2 Mio € (+5,8 %). Verringert um die Posten „Nicht beherrschende Anteile“ in Höhe von 180,1 Mio € sowie den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag von 184,9 Mio € erreichte die **Eigenkapitalquote** zum 31. Dezember 2019 einen Wert von 33,7 % und lag damit leicht unter dem Vorjahresniveau (–1,2 Prozentpunkte).

Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich deutlich um 892,0 Mio € auf 6.548,9 Mio € (+15,8 %) aufgrund eines Anstiegs der langfristigen Finanzschulden in der Fraport AG (+310,6 Mio €), in den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+236,2 Mio €) und bei Fraport Greece (+99,6 Mio €). Die **kurzfristigen Schulden** lagen im Berichtsjahr leicht über dem Niveau des Vorjahres bei 1.455,2 Mio € (+2,8 %). Geringeren Finanzschulden aufgrund von Tilgungen standen höhere sonstige Verbindlichkeiten gegenüber. Die Anwendung von IFRS 16 führte zu gestiegenen kurz- und langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten (+314,6 Mio €).

Die **Konzern-Liquidität** zum 31. Dezember 2019 blieb mit 1.156,3 Mio € nahezu unverändert auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.163,2 Mio €). Die **Brutto-Finanzschulden** (kurz- und langfristige Finanzschulden) beliefen sich insgesamt auf 5.303,3 Mio € (im Vorjahr: 4.708,6 Mio €) aufgrund der höheren Investitionstätigkeiten in Frankfurt und in den internationalen Konzern-Gesellschaften. Daraus resultierten um 601,6 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 4.147,0 Mio € (im Vorjahr: 3.545,4 Mio €) und eine gestiegene **Gearing Ratio** von 97,4 % (im Vorjahr: 88,7 %). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von 3,5 (im Vorjahr: 3,1).

### Bilanzstruktur zum 31. Dezember



## Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2019 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 1.673,5 Mio € deutlich über dem Vorjahreswert von 857,4 Mio €. Grund für den signifikanten Anstieg waren im Wesentlichen die im Vorjahresvergleich höheren Investitionen in „Sachanlagen“ und „Flughafen-Betreiberprojekte“ im Zusammenhang mit den Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen in Frankfurt sowie an den Flughäfen in Griechenland, Brasilien und Lima.

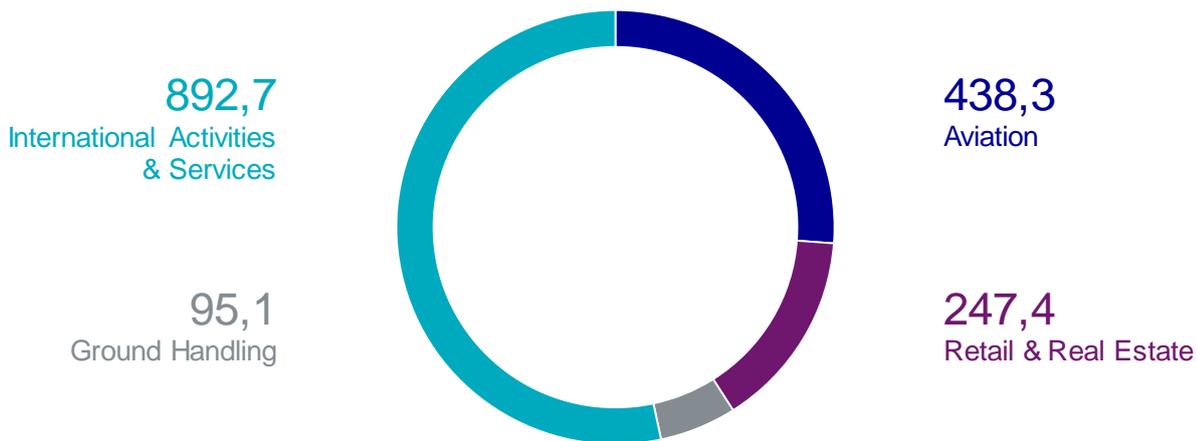
Im Geschäftsjahr 2019 beliefen sich die Zugänge in „Sachanlagen“ auf 1.134,0 Mio € (im Vorjahr: 472,4 Mio €), davon 349,9 Mio € aufgrund der Anwendung von IFRS 16. Die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ betragen 518,5 Mio € (im Vorjahr: 370,5 Mio €). Auf „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ entfielen im vergangenen Geschäftsjahr 15,4 Mio € (im Vorjahr: 12,5 Mio €), 5,6 Mio € betrafen den Posten „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (im Vorjahr: 2,0 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 45,6 Mio € (im Vorjahr: 26,8 Mio €).

Bei der Fraport AG betragen die Zugänge zum Anlagevermögen 796,3 Mio € (im Vorjahr: 450,9 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei kapazitätsschaffende Investitionen in das Projekt Ausbau Süd – im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 am Standort Frankfurt – sowie Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur.

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

### Zugänge je Segment

in Mio €



Die Investitionen in Höhe von 438,3 Mio € (im Vorjahr: 246,1 Mio €), die im Segment **Aviation** anfielen, betrafen vor allem die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt, dabei insbesondere das Terminal 3 sowie den Flugsteig G.

Im Geschäftsjahr 2019 entfielen 247,4 Mio € auf das Segment **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 118,4 Mio €). Dies beinhaltete im Wesentlichen Maßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 95,1 Mio € (im Vorjahr: 61,4 Mio €). Diese betrafen Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen sowie die Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 892,7 Mio € (im Vorjahr: 431,5 Mio €). Die Zugänge resultierten aus der Verpflichtung zum Ausbau und zur Erweiterung der Infrastrukturen insbesondere an den brasilianischen und griechischen Flughäfen sowie aus der Anwendung von IFRS 16 (+306,5 Mio €).

## Zeitwerte

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

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

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns resultiert überwiegend aus Grundstücken/Gebäuden (rund 47 %) und technischen Anlagen und Maschinen (rund 22 %) der Fraport AG. Während sich Zeitwerte der Grundstücke aus Bodenrichtwerten ableiten lassen (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 21), ergeben sich Zeitwerte der Flughafeninfrastruktur (Gebäude, technische Anlagen und Maschinen) aus entsprechenden Wiederbeschaffungskosten.

Die Zeitwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 22) ergeben sich auf Basis von Bodenrichtwerten (Grundstücke) beziehungsweise Ertragswerten (Gebäude). Die Zeitwerte der in den Vorräten ausgewiesenen Grundstücke zum Verkauf (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 28) ergeben sich ebenfalls auf Basis von Bodenrichtwerten.

Zur Angabe der Zeitwerte für derivative und nicht derivative Finanzinstrumente wird auf Tz. 40 des Konzern-Anhangs verwiesen.

## Kapitalflussrechnung

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 18,7 % auf 952,3 Mio €. Der Anstieg von 150,0 Mio € lag im Wesentlichen in der in Summe konzernweit guten operativen Entwicklung begründet. Die Anwendung von IFRS 16 erhöhte den Operativen Cash Flow um 47,5 Mio €. Bereinigt um die in der Kapitalflussrechnung berücksichtigten Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens lag der Operative Cash Flow bei 918,1 Mio €. Der bereinigte Anstieg belief sich auf 73,2 Mio € (+8,7 %).

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** war signifikant höher und lag bei 1.271,5 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 669,8 Mio €). Ursächlich dafür waren – neben dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Höhe von 109,2 Mio im Vorjahr – vor allem höhere Investitionen bei Fraport Greece und in den Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre und Lima sowie gestiegene Investitionen am Standort Frankfurt, unter anderem aufgrund einer Vorauszahlung (+112,1 Mio €), die für den Flugsteig G an den Generalunternehmer geleistet wurde. Einen gegenläufigen Effekt auf den Mittelabfluss hatte die Dividende aus der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya (+78,0 Mio €).

Unter Berücksichtigung von Investitionen in und Erlösen aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie den Rückzahlungen von Termingeldanlagen lag der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 1.302,3 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 646,5 Mio €).

Die im Vorjahresvergleich deutlich höhere Aufnahme von langfristigen Finanzschulden zur Finanzierung der Ausbauinvestitionen in Frankfurt sowie im internationalen Geschäft führte zu einem **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** in Höhe von 302,4 Mio € (im Vorjahr: Mittelzufluss von 17,8 Mio €). Die Kaufpreiszahlung für die Anteilserhöhung an Lima Airport Partners in Höhe von 40,3 Mio € reduzierte den Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit. Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies Fraport zum 31. Dezember 2019 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 543,5 Mio € aus (31. Dezember 2018: 598,2 Mio €).

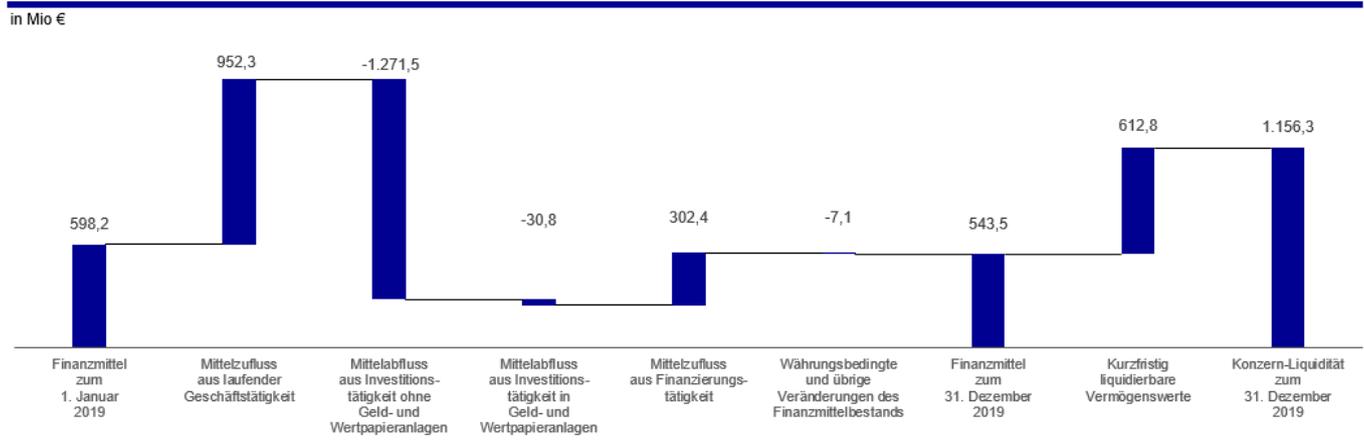
Ohne Berücksichtigung der Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 lag der **Free Cash Flow** bei –373,5 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €).

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

### Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Bank- und Kassenbestände	208,4	442,3
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	335,1	155,9
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	<b>543,5</b>	<b>598,2</b>
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	140,2	108,8
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	105,2	94,3
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>788,9</b>	<b>801,3</b>

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



### Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns in 2019 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den Operativen Cash Flow und eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus: bilateralen Krediten (41,1 %), Schuldscheindarlehen (32,6 %), Projektfinanzierungen (23,5 %) sowie Anleihen (2,8 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 222,5 Mio € und hat sich damit um 223,3 Mio € verringert (-50,1 %). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 8,5 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 6,5 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung im Fraport-Konzern bei annähernd 23 %, der fixe Anteil bei rund 77 %. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 2,4 %.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte im Geschäftsjahr 2019 die Mittelbeschaffung überwiegend durch den Abschluss von marktüblichen Projektfinanzierungen. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

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

## Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2012	295	2020	Endfällig	Fix	2,42 % p. a.
			2022			2,74 % p. a.
			2030			2,90 % p. a.
	2013	50	2028	Endfällig	Fix	3,06 % p. a.
	2014	400	2021	Endfällig	Fix	4,00 % p. a.
	2017	285	2024	Endfällig	Fix	1,436 % p. a.
			2025			1,086 % p. a.
			2027			1,395 % p. a.
	2019	700	2024	Endfällig	Fix	1,609 % p. a.
			2025			1,81 % p. a.
			2027			0,548 % p. a.
			2029			0,50 % p. a.
			2031			0,60 % p. a.
2034			1,336 % p. a.			
Privatplatzierung	2009	150	2029	Endfällig	Fix	0,70 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1999 – 2019	2.183,1	2020 – 2028	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	1,00 % p. a.
Projektfinanzierung (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2019	1.245,4	2020 – 2041	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	1,073 % p. a.

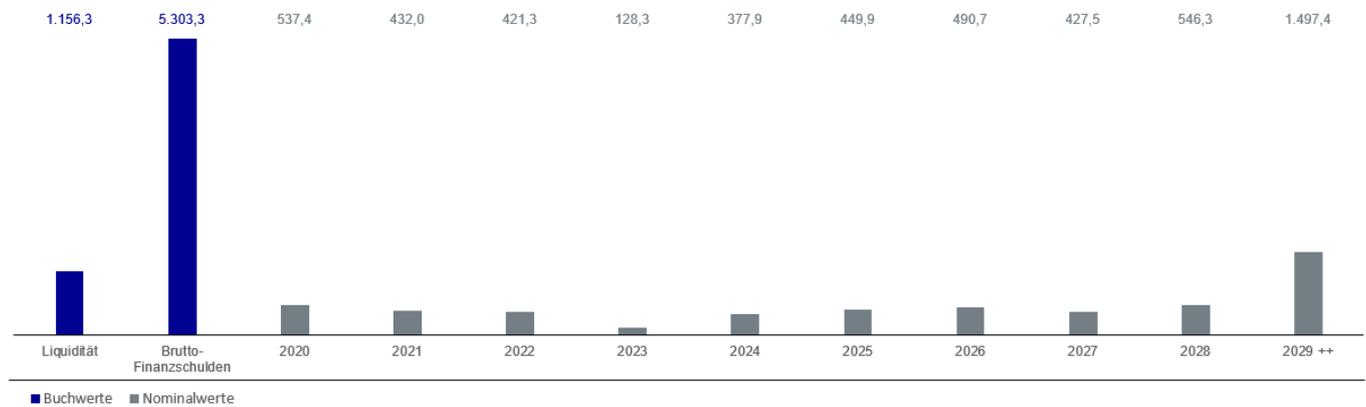
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG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

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Griechenland sowie Brasilien, sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Einhaltung dieser Kriterien wird fortlaufend geprüft. Hinsichtlich der finanziellen Kennzahlen waren sämtliche Klauseln zum Bilanzstichtag 2019 eingehalten.

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

## Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2019

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 672,0 Mio € (im Vorjahr: 681,6 Mio €). Da diese – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

### Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2019 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

### Anlagestruktur der Fraport AG

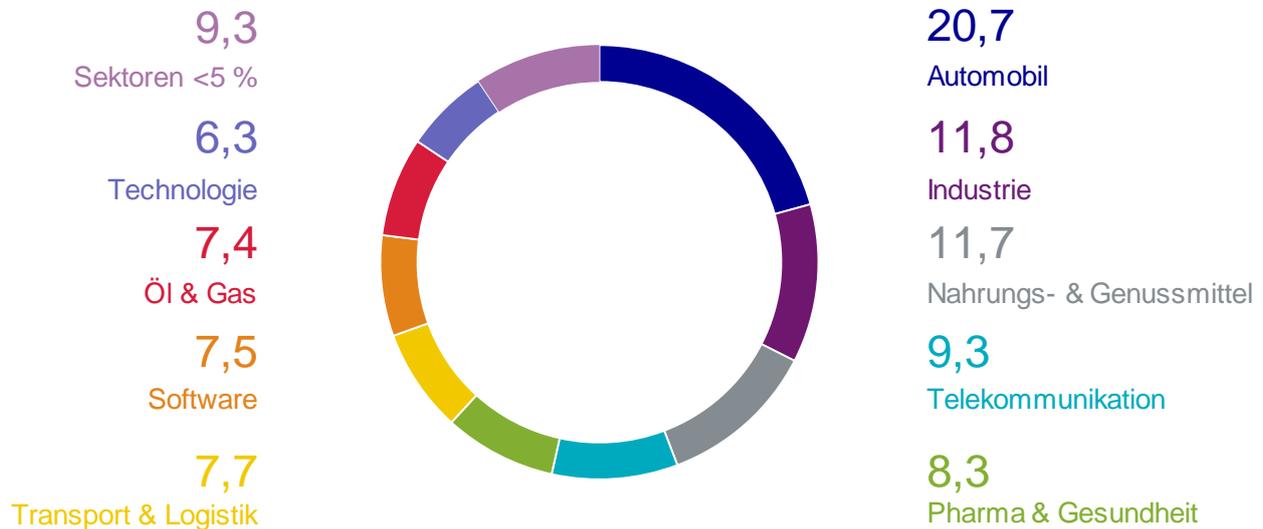
Anlageart	Marktwerte <sup>1)</sup> in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	3,5	0,9	Variabel
	0,0	0,0	Fix
Tagesgelder	0,0	0,0	Fix
Termingelder	109,8	0,3	Fix
	0,0	0,0	Variabel
Anleihen	40,7	1,8	Variabel
	293,2	2,3	Fix
davon Staaten	0,0	0,0	Fix
davon Finanztitel	15,0	0,0	Variabel
	36,1	2,1	Fix
davon Versicherungen	0,0	0,0	Fix
davon Industrie	25,7	2,8	Variabel
	257,1	2,3	Fix
Commercial Papers	30,0	0,6	Fix

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

Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und Commercial Papers verteilen sich zum 31. Dezember 2019 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 316,3 Mio €):

#### Verteilung der Industrieanlagen

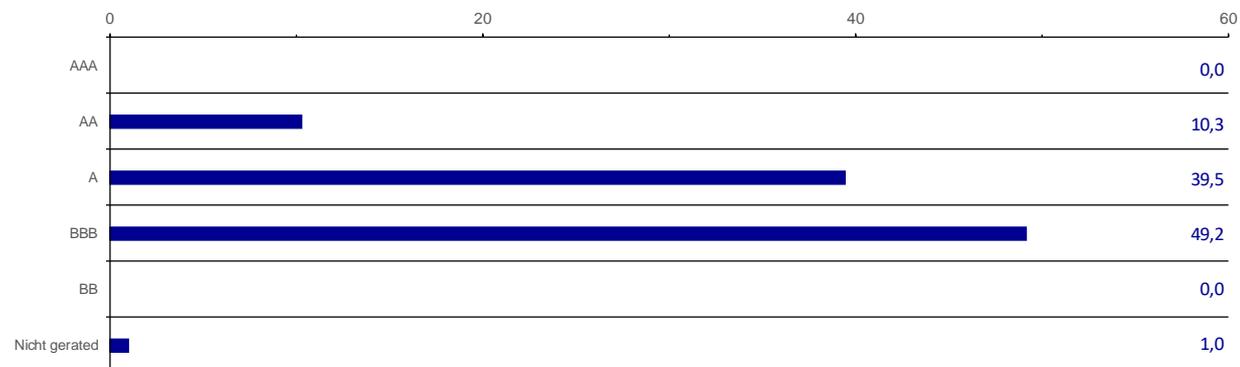
in %



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

#### Ratingstruktur der Anlagen

in %



Zum Bilanzstichtag befanden sich neben gerateten (99,0 %) auch nicht geratete Assets (1,0 %) im Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2019 einen Wert von -0,5 % (-2,5 Mio €) aus.

Zum Bilanzstichtag 2019 standen dem Fraport-Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 550,4 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 826,7 Mio €), die jedoch in Höhe von 274,5 Mio € zweckgebunden für zukünftige Infrastrukturinvestitionen sind. Der Fraport AG standen freie Kreditlinien in Höhe von 275,9 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 485,0 Mio €).

#### Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

## Rating

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

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährige Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen & Flughafen-Betreiberprojekte	1.357,9	Bis zu 1,2 Mrd €	816,0	+541,9	+66,4
Operativer Cash Flow	952,3	Leicht über dem Vorjahreswert vorbehaltlich Änderungen des Netto-Umlaufvermögens	802,3	+150,0	+18,7
Free Cash Flow	-373,5	Spürbar unter dem Vorjahresniveau im deutlich negativen Bereich	6,8	-380,3	-
Netto-Finanzschulden	4.147,0	Anstieg auf rund 4 Mrd €	3.545,4	+601,6	+17,0
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	3,5	Zunahme auf bis zu 3,5	3,1	+0,4	-
Gearing Ratio (%)	97,4	Anstieg auf bis zu 95 %	88,7	+8,7 PP	-
Konzern-Liquidität	1.156,3	In etwa auf dem Vorjahresniveau	1.163,2	-6,9	-0,6
Eigenkapital	4.623,2	Spürbar über dem Vorjahreswert vorbehaltlich von Währungskurseffekten	4.368,0	+255,2	+5,8
Eigenkapitalquote (%)	33,7	In etwa auf dem Vorjahresniveau	34,9	-1,2 PP	-

Die Vorauszahlung für den Flugsteig G in Höhe von 112,1 Mio € führte zu höheren Mittelabflüssen für Investitionen in Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte. Die spürbare Verbesserung des Operativen Cash Flows (ohne Berücksichtigung der Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens) von 73,2 Mio € ist mit 47,5 Mio € auf die Erstanwendung von IFRS 16 zurückzuführen. Die Vorauszahlung für den Flugsteig G sowie die Anteilserhöhung an Lima Airport Partners in Höhe von 40,3 Mio € erhöhten die Netto-Finanzschulden zusätzlich. Korrespondierend lag die Gearing Ratio leicht über den Erwartungen.

## Wertorientierte Steuerung

### Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Adjustiertes EBIT <sup>1)</sup>	785,5	856,7	113,5	138,4	306,6	304,2	5,6	-7,1	359,7	421,3
Fraport-Assets	8.952,4	7.688,8	3.152,6	2.902,2	2.094,7	1.937,5	667,9	624,0	3.037,2	2.225,1
Kapitalkosten vor Steuern	573,0	499,8	201,8	188,6	134,1	125,9	42,7	40,6	194,4	144,6
Wertbeitrag vor Steuern	212,5	357,0	-88,2	-50,3	172,5	178,2	-37,1	-47,7	165,3	276,7
ROFRA in %	8,8	11,1	3,6	4,8	14,6	15,7	0,8	-1,1	11,8	18,9

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

Im Geschäftsjahr 2019 lag der Wertbeitrag des Fraport-Konzerns um 144,4 Mio € deutlich unter dem Wert des Vorjahres bei 212,5 Mio € (im Vorjahr: 357,0 Mio €). Der Rückgang ist auf den Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH im Vorjahr sowie auf gestiegene Investitionen am Standort Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen in Brasilien, Griechenland und Lima, die mit höheren Kapitalkosten verbunden waren, zurückzuführen. Demgegenüber stand die gute operative Entwicklung der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya, die das adjustierte EBIT erhöhte. Der ROFRA des Fraport-Konzerns reduzierte sich deutlich auf 8,8 % (im Vorjahr: 11,1%).

Der Wertbeitrag des Segments Aviation verringerte sich von -50,3 Mio € auf -88,2 Mio € auch aufgrund gesteigener Abschreibungen im Zusammenhang mit Nutzungsdaueranpassungen. Zudem führten die voranschreitenden Bautätigkeiten im Rahmen des Projekts Ausbau Süd zu höheren Fraport-Assets und einhergehend zu höheren Kapitalkosten. Korrespondierend verringerte sich der Segment-ROFRA um 1,2 PP auf 3,6 %. Auch im Segment Retail & Real Estate führten die gestiegenen Fraport-Assets im Rahmen der voranschreitenden Bautätigkeiten in Frankfurt zu einer leichten Reduzierung des Wertbeitrages auf 172,5 Mio € (-5,7 Mio €) sowie des ROFRA um 1,1 PP auf 14,6 %. Der Wertbeitrag im Segment Ground Handling verbesserte sich aufgrund des gestiegenen Segment-EBIT auf -37,1 Mio € (im Vorjahr: -47,7 Mio €), lag aber weiterhin im negativen Bereich. Im Vorjahresvergleich lag der ROFRA des Segments im positiven Bereich bei 0,8 % (im Vorjahr: -1,1 %). Der Wertbeitrag des Segments

International Activities & Services reduzierte sich deutlich um 111,4 Mio € auf 165,3 Mio €. Ursächlich hierfür waren der Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH im Vorjahr sowie der deutliche Anstieg der Fraport-Assets aufgrund der Ausbauaktivitäten an den Konzern-Flughäfen in Brasilien, Griechenland und Lima. Der Segment-ROFRA verringerte sich entsprechend spürbar um 7,1 PP auf 11,8 %.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährige Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-Wertbeitrag	212,5	Deutlicher Rückgang	357,0	-144,5	-40,5
Konzern-ROFRA (%)	8,8	Deutlicher Rückgang	11,1	-2,3 PP	-
Wertbeitrag Aviation	-88,2	Rückläufig, weiterhin im negativen Bereich	-50,3	-37,9	-32,7
Wertbeitrag Retail & Real Estate	172,5	Leicht unter dem Vorjahresniveau	178,2	-5,7	-3,2
Wertbeitrag Ground Handling	-37,1	Deutliche Verbesserung, weiterhin im negativen Bereich	-47,7	+10,6	-
Wertbeitrag International Activities & Services	165,3	Deutlicher Rückgang	276,7	-111,4	-40,3

Die Kennzahlen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2019 analog der gegebenen Prognosen 2018. Die Anpassung der Berechnungsmethodik für das adjustierte EBIT im Zusammenhang mit den Zinsaufwendungen im Rahmen der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 sowie der Konzessionsverbindlichkeiten gemäß IFRIC 12 führte zu keiner Abweichung von den Prognosen 2018 (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17).

## Beschäftigte

### Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	22.514	21.961	+553	+2,5
davon Fraport AG	9.641	9.867	-226	-2,3
davon Konzern-Gesellschaften	12.873	12.094	+779	+6,4
davon in Deutschland	19.294	18.913	+381	+2,0
davon im Ausland	3.220	3.048	+172	+5,6

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) nahm im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2019 um 553 auf 22.514 zu (im Vorjahr: 21.961). Der Personalbedarf erhöhte sich aufgrund des gestiegenen Passagieraufkommens in Frankfurt vor allem bei den Konzern-Gesellschaften FraGround (+227 Beschäftigte), FraSec (+227 Beschäftigte) und FraCareS (+110 Beschäftigte). In der Fraport AG kam es im Wesentlichen aufgrund von Austritten im Zusammenhang mit Alterszeitverträgen zu einem verringerten Personalstand (-226 Beschäftigte).

Außerhalb Deutschlands stieg ebenfalls verkehrsmengenbedingt der Personalbedarf insbesondere bei den Konzern-Gesellschaften Lima (+76 Beschäftigte), bei Fraport Greece (+52 Beschäftigte) sowie bei den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+43 Beschäftigte). Gegenläufig wirkte der niedrigere Personalstand bei der Konzern-Gesellschaft Twin Star (-31 Beschäftigte) aufgrund des rückläufigen Passagieraufkommens.

### Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.380	6.195	+185	+3,0
Retail & Real Estate	644	646	-2	-0,3
Ground Handling	9.236	9.073	+163	+1,8
International Activities & Services	6.254	6.047	+207	+3,4

Im Geschäftsjahr 2019 erhöhte sich die Mitarbeiterzahl im Segment Aviation verkehrsmengenbedingt sowie aufgrund von Neueinstellungen in der Konzern-Gesellschaft FraSec an den Flughäfen Stuttgart und Köln/Bonn. Dagegen blieb der Personalstand im Segment Retail & Real Estate konstant (-2 Beschäftigte). Die Mitarbeiterzahl im Segment Ground Handling nahm im Geschäftsjahr 2019 um 163 Beschäftigte zu. Gründe dafür waren Marktanteilsgewinne sowie das Passagierwachstum in Frankfurt. Im Segment International Activities & Services erhöhte sich im Berichtszeitraum die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

insbesondere aufgrund der Konzern-Gesellschaften Lima (+76 Beschäftigte), bei Fraport Greece (+52 Beschäftigte) sowie bei den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+43 Beschäftigte).

### Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	23.668	23.299	+369	+1,6
davon Fraport AG	10.480	10.595	-115	-1,1
davon Konzern-Gesellschaften	13.188	12.704	+484	+3,8
davon in Deutschland	20.792	20.498	+294	+1,4
davon im Ausland	2.876	2.801	+75	+2,7
Gemeinschaftsunternehmen	2.844	2.629	+215	+8,2

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2019 um 1,6 % von 23.299 auf 23.668 (+369 Beschäftigte). Der Zuwachs ist in Deutschland insbesondere auf die Konzern-Gesellschaften FraGround (+219 Beschäftigte) und FraSec (+194 Beschäftigte) zurückzuführen. Im Ausland resultierte die Erhöhung insbesondere aus der Konzern-Gesellschaft Lima (+75 Beschäftigte). Gegenläufig entwickelte sich der Personalstand in der Fraport AG, der sich im Wesentlichen aufgrund von Austritten im Zusammenhang mit Altersteilzeitverträgen verringerte (-115 Mitarbeiter). Zum Bilanzstichtag waren 2.844 Mitarbeiter in Gemeinschaftsunternehmen beschäftigt (+215 Beschäftigte).

### Entwicklung der Personalstruktur

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

Mit 8,9 % lag die Konzern-Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten ohne Saisonpersonal zum Bilanzstichtag – im vergangenen Geschäftsjahr über dem Wert des Vorjahres von 7,9 %. Die Veränderung ist vor allem auf verkehrsmengenbedingt höhere Eintritte in den Konzern-Gesellschaften FraSec und FraGround zurückzuführen.

Die Konzern-Frauenquote – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten (inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) zum 31. Dezember 2019 – erhöhte sich leicht auf 25,9 % (im Vorjahr: 25,7 %). Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg im Geschäftsjahr 2019 auf 43,9 Jahre (im Vorjahr: 43,6 Jahre). Die Quote ausländischer Beschäftigter in Deutschland lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) bei 25,4 % (im Vorjahr: 25,0 %). Die Schwerbehindertenquote – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – erreichte konzernweit einen Wert von 7,9 % (im Vorjahr: 7,7 %).

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag im Geschäftsjahr 2019 in der Fraport AG bei 19,7 % (im Vorjahr: 19,4 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung lag bei 13,3 % (im Vorjahr: 13,1 %). Die Quote ausländischer Beschäftigter lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) bei 14,6 % (im Vorjahr: 14,8 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden erhöhte sich auf 315 (im Vorjahr: 287). Die Fluktuationsquote erreichte einen Wert von 2,8 % (im Vorjahr: 3,6 %).

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

#### Globalzufriedenheit der Passagiere

Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Flughafen **Frankfurt** lag 2019 mit 88 % um zwei Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 86 %). Diesen Wert wiesen die ersten drei Quartale 2019 auf (Q1 2018: 85 %, Q2 2018: 86 %, Q3 2018: 85 %). Im vierten Quartal 2019 betrug die Globalzufriedenheit 87 % (Q4 2018: 88 %). Unter anderem zeigten sich die Fluggäste mit der Sauberkeit, den Entspannungs-, Arbeits- und Entertainmentmöglichkeiten und der Wegführung zufriedener als im Vorjahr. Die Zufriedenheit mit der Wartezeit an den Sicherheitskontrollstellen nahm im Berichtsjahr von 80 % auf 74 % ab. Diese rückläufige Entwicklung zeigte sich zudem an den Passkontrollen bei der Ausreise (2019: 77 %, 2018: 81 %).

Die Passagierzufriedenheit am Flughafen **Lima** lag im Geschäftsjahr 2019 bei 90 % (2018: 94 %) und damit trotz weiterhin starken Passagierwachstums und der hohen Auslastung der Flughafeninfrastruktur auf einem ähnlich hohen Niveau wie im Vorjahr. An den Flughäfen in **Varna** und **Burgas** lag die Zufriedenheitsquote mit 73 % auf dem Vorjahreswert. In **Ljubljana** gingen für 2019 insgesamt 83 Beschwerden von Fluggästen ein, was dem Vorjahresniveau entspricht. An den 14 **griechischen Regionalflughäfen** ist die durchschnittliche Zufriedenheit auf eine Bewertung von 3,9 gestiegen (Skala von 1 bis 5, wobei 1: extrem schlecht und 5: exzellent; im Vorjahr: 3,0). Insbesondere an den Flughäfen, bei denen die Ausbauarbeiten bereits abgeschlossen wurden, zeigten sich deutliche Steigerungen der Passagierzufriedenheit. An den Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wurde im Geschäftsjahr 2019 erstmals die Passagierzufriedenheit gemäß den Konzessionsvorgaben erfasst, wobei Fortaleza auf eine durchschnittliche Bewertung von 4,1 und Porto Alegre auf 3,9 kam (Skala von 1 bis 5, wobei 1: extrem schlecht und 5: exzellent).

#### Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität am Flughafen Frankfurt betrug im vergangenen Geschäftsjahr im Vorjahresvergleich unverändert 98,4 % (im Vorjahr: 98,4 %). Im ersten und zweiten Quartal 2019 lag die Gepäck-Konnektivität mit 98,6% beziehungsweise 98,5% jeweils über dem jeweiligen Vorjahreswerten. Im dritten Quartal 2019 ergab sich aufgrund einer Störung der Gepäckförderanlage am 28. September, bei der über 30.000 Gepäckstücke nicht zeitgerecht verladen werden konnten, ein Wert von 98,1 % (im Vorjahr: 98,3 %). Im vierten Quartal erreichte die Gepäck-Konnektivität mit 98,6 % wieder das Niveau des Vorjahresquartals. Der Zielwert von 98,5 % konnte im Geschäftsjahr 2019 aufgrund des Störfalls nicht erreicht werden.

### Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

#### Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,78 und damit leicht unter dem Wert des Vorjahres von 2,76. Die Werte der erstmals teilnehmenden Konzern-Gesellschaften in Griechenland und Brasilien waren jeweils besser als der Konzernwert (2,58 beziehungsweise 2,16). Insbesondere in einigen operativ tätigen Konzern-Gesellschaften nahm die Zufriedenheit der Beschäftigten ab. Während die Bezahlung besser bewertet wurde, ging, aufgrund der anstehenden Herausforderungen im Luftverkehr, die Zufriedenheit mit der Arbeitsplatzsicherheit zurück. Die Rücklaufquote verringerte sich auf 48 % (im Vorjahr: 53 %). Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter der Fraport AG betrug im vergangenen Geschäftsjahr unverändert 2,86 (im Vorjahr: 2,86). Die Rücklaufquote lag mit 58 % unter dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 62 %).

#### Frauen in Führungspositionen

Im Geschäftsjahr 2019 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Fraport-Vorstands in Deutschland bei 28,5 % (im Vorjahr: 26,0 %), bei der Fraport AG erreichte die Quote einen Wert von 27,3 % (im Vorjahr: 24,6 %). Im Rahmen von Reorganisationen wurden Unternehmensbereiche der Fraport AG zusammengefasst und dabei fünf Positionen abgebaut, die vormals mit männlichen Führungskräften besetzt waren. Des Weiteren stiegen drei Führungskräfte von der zweiten in die erste Berichtsebene auf. Personelle Veränderungen in den Konzern-Gesellschaften in Deutschland gab es im Berichtsjahr nicht.

## Gesundheits- und Arbeitsschutz

### Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2019 verbesserte sich die Konzern-Krankenquote um 0,2 Prozentpunkte auf 8,0 % (im Vorjahr: 8,2 %). Die leichte Verbesserung ist insbesondere auf die personalstarke Fraport AG sowie die Konzern-Gesellschaft FraSec zurückzuführen. Die Krankenquote in den operativ tätigen Konzern-Gesellschaften FraCareS und FraGround verschlechterte sich. In der Fraport AG (2019: 7,2 %; im Vorjahr: 7,4 %) verbesserte sich die Krankenquote in allen Unternehmensbereichen. Lediglich innerhalb des personalstarken Strategischen Geschäftsbereichs Bodenverkehrsdienste kam es zu einer leichten Verschlechterung der Krankenquote.

## Klimaschutz

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

Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die konzernweite CO<sub>2</sub>-Emission rund 227.552 t CO<sub>2</sub> und damit 6,8 % weniger als im Vorjahr (im Vorjahr: 244.029 t CO<sub>2</sub>). Die Emissionsreduktion ist vor allem auf die Fraport AG zurückzuführen. Die Fraport AG reduzierte im Vorjahresvergleich ihre CO<sub>2</sub>-Emission um 9,7 % auf 170.310 t CO<sub>2</sub> (im Vorjahr: 188.631 t CO<sub>2</sub>). Die Emissionsminderung bei der Fraport AG lässt sich auf die Energieeinsparungen aus den laufenden Programmen zur Verbesserung der Energieeffizienz zurückführen sowie auf verbesserte Emissionsfaktoren bei Strom und Fernkälte. Im Geschäftsjahr 2019 war der Fernkältebedarf zudem aufgrund des heißeren Sommers im Vorjahr geringer. Die griechischen Flughäfen wiesen in Summe eine Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um knapp 9 % aus. Grund hierfür waren Erneuerungen, Inbetriebnahmen und Ausbau der Infrastrukturen.

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährig Anpassung]	2018	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) in %	88	Mindestens 80 %	86	+2 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	98,4	Besser als 98,5 %	98,4	0,0 PP
Mitarbeiterzufriedenheit (Konzern)	2,78 <sup>1)</sup>	Besser als 3,0	2,76	-0,02
Mitarbeiterzufriedenheit (Fraport AG)	2,86	Verbesserung	2,86	0,00
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) in %	28,5	Erhöhung	26,0	+2,5 PP
Frauen in Führungspositionen (Fraport AG) in %	27,3	Erhöhung	24,6 <sup>2)</sup>	+2,7 PP
Krankenquote (Deutschland) in %	8,0	Stabilisierung	8,2 <sup>2)</sup>	-0,2 PP
Krankenquote (Fraport AG) in %	7,2	Stabilisierung	7,4	-0,2 PP
CO <sub>2</sub> -Emission (Konzern) in t	227.552	Leichte Verringerung	244.029	-16.477 <sup>3)</sup>
CO <sub>2</sub> -Emission (Fraport AG) in t	170.310	Moderate Verringerung	188.631	-18.321 <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Beinhaltet die Fraport AG, elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Twin Star, Fraport Slovenija, Fortaleza und Porto Alegre.

<sup>2)</sup> Der Wert des Vorjahres wurde an die ab dem Geschäftsjahr 2019 geltende Berechnungssystematik angepasst (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17).

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

<sup>4)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Die Erläuterungen zu den Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2018 bei der Gepäck-Konnektivität und der Mitarbeiterzufriedenheit in der Fraport AG sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen. Die weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entwickelten sich innerhalb der Prognosen.

## Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

### Über diese zusammengefasste Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt die Vorgaben der §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB. Diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde einer betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. Der uneingeschränkte Vermerk ist der Seite 155 zu entnehmen.

Die Beschreibung und die Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, deren Konzepte und Maßnahmen Grundlage dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sind, sind in den Kapiteln „Steuerung“ ab Seite 17 sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56 beschrieben. Dort finden sich auch die für den Fraport-Konzern sowie die Fraport AG festgelegten Zielwerte. Die prognostizierten Werte für das Geschäftsjahr 2020 sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104 zu entnehmen.

### Verwendung von Rahmenwerken

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung orientiert sich an den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) Standards. Die Wesentlichkeitsanalyse sowie die Erläuterungen zu den Aspekten „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Achtung der Menschenrechte“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Sozial-“ und „Umweltbelange“ wurden unter Bezugnahme auf die Vorgaben der GRI erstellt. Der GRI-Bericht des Fraport-Konzerns zum Geschäftsjahr 2019 ist unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) ab 6. Mai 2020 verfügbar. Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

### Darstellung des Geschäftsmodells

Der Fraport-Konzern zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Konzernen. Fraport erbringt sämtliche operativen wie auch administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls zum Leistungsspektrum. Das Geschäftsmodell von Fraport, die Wettbewerbsposition sowie die Struktur sind im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 4 zu finden.

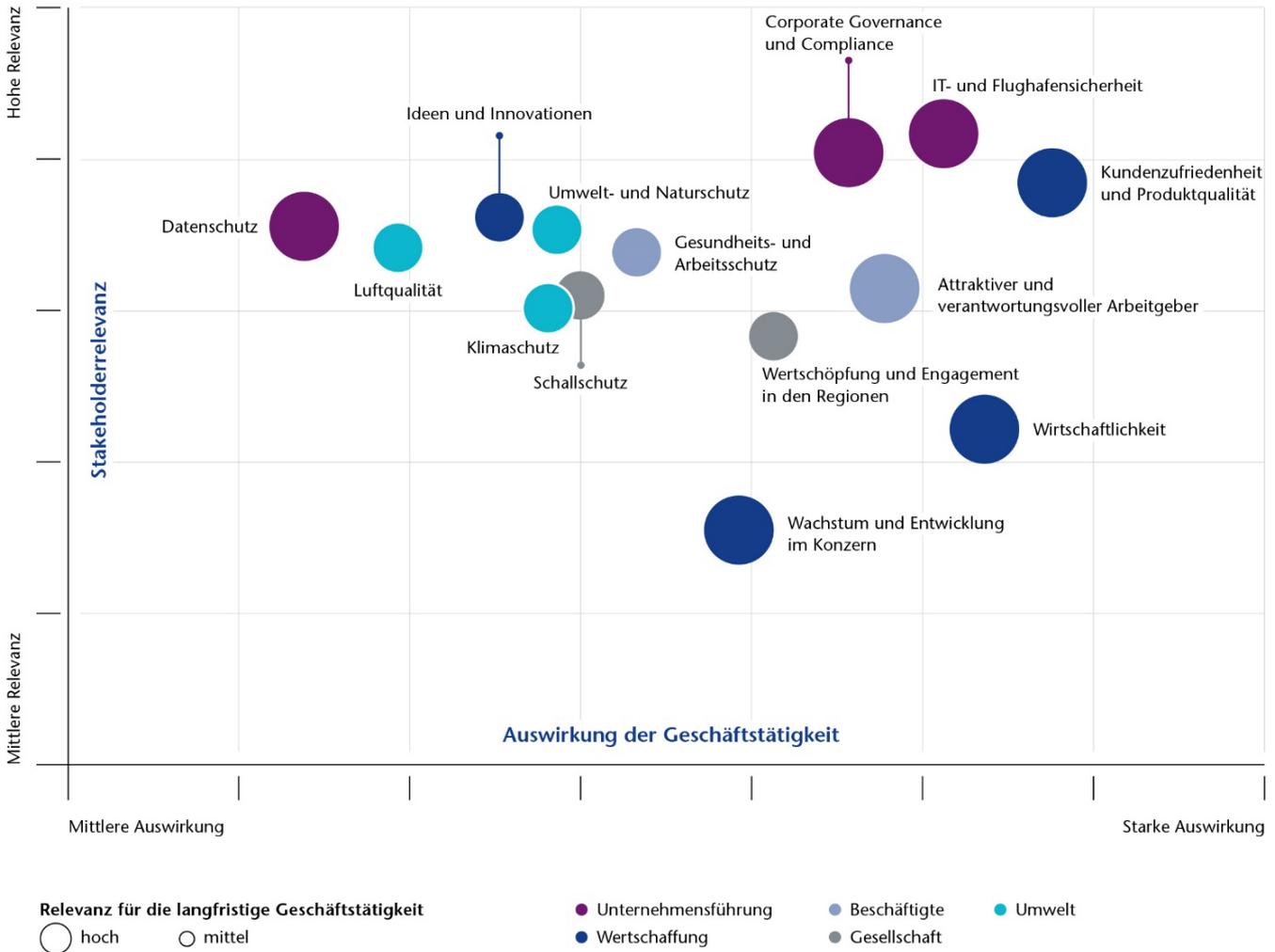
### Ableitung der Wesentlichkeit

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

Der Vorstand hat – abgeleitet von diesen Unternehmenszielen – sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert. Diese sind: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO<sub>2</sub>-Emissionen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56).

Die Wesentlichkeitsmatrix nach den Vorgaben des von Fraport genutzten Rahmenwerks der GRI ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. 2018 hat die Fraport AG in einem strukturierten Prozess die Auswahl der Themen geprüft. Das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) bestätigten in einer Onlinebefragung die Relevanz der vorhandenen Themen. Beide Gruppen wurden außerdem gebeten, eine Priorisierung vorzunehmen. 2019 bekräftigte der Vorstand die Gültigkeit der Matrix erneut. Die folgende Grafik zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, die Relevanz für die Stakeholder sowie die Relevanz für die Geschäftstätigkeit von Fraport.

Wesentlichkeitsmatrix



Der Umfang der offlegungspflichtigen nichtfinanziellen Aspekte richtet sich gemäß § 289c Absatz 3 HGB nach einer zweistufigen Wesentlichkeitsbeurteilung. Wesentlich ist, was sowohl für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses und der Lage von Fraport als auch für das Verständnis der Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten handelsrechtlichen Anforderungen wurden die gemäß der Wesentlichkeitsdefinition der GRI identifizierten wesentlichen Themenfelder wie folgt den gemäß § 289c Absatz 2 HGB berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet: Die Aspekte „Achtung der Menschenrechte“ sowie „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ sind in der Wesentlichkeitsmatrix im Punkt „Corporate Governance und Compliance“ zusammengefasst. Der Aspekt „Arbeitnehmerbelange“ entspricht in der Wesentlichkeitsmatrix der Dimension „Beschäftigte“ und ist untergliedert in die Sachverhalte „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ sowie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“. Der Aspekt „Sozialbelange“ entspricht der Dimension „Gesellschaft“ mit den Sachverhalten „Schallschutz“ sowie „Engagement in den Regionen“, der Aspekt „Umweltbelange“ entspricht der Dimension „Umwelt“ mit den Sachverhalten „Klimaschutz“, „Umwelt- und Naturschutz“ und „Luftqualität“.

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

Die finanziellen Belange sind nicht Bestandteil dieser Erklärung, jedoch dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 35 zu entnehmen. Das betrifft die Themen „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“ und „Ideen und Innovationen“.

### **Identifikation von Risiken**

Fraport definiert Risiken im Zusammenhang mit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung als künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die die nichtfinanziellen Aspekte negativ beeinflussen können. Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Brutto- und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttorisiko stellt dabei die größtmögliche negative Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko stellt die erwartete verbleibende Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in dieser Erklärung spiegelt das Nettorisiko wider.

Zur Identifikation dieser Risiken wurde das im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ beschriebene Risikomanagementsystem erweitert und mit einer entsprechenden Analyse der Risiken, die mögliche negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte haben oder haben werden, verknüpft.

Für das Geschäftsjahr 2019 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten, über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ auf Seite 86 aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus, keine weiteren berichtspflichtigen Risiken, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Kapitalgesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind.

### **Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung**

Im Unterschied zu produzierenden Unternehmen besitzt die Lieferkette für Fraport keine vergleichbare Relevanz. Die Qualität der angebotenen Dienstleistungen und die Funktionalität der dafür notwendigen Infrastruktur stehen im Fokus. Die sorgfältige Auswahl von Geschäftspartnern und Lieferanten ist jedoch von wesentlicher Bedeutung. Die Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement.

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

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften sind zur Einhaltung der Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) verpflichtet. Wesentlicher Bestandteil der Konzern-Richtlinie ist der Verhaltenskodex für Mitarbeiter, der im Fraport-Konzern verbindlich umzusetzen ist. Die Richtlinie enthält ebenfalls die Anweisung, den Lieferantenkodex als Teil der AGB zu verwenden, soweit dies nach dem nationalen Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Das ist insbesondere bei großen Bauvorhaben wie dem Terminal-Neubau am Flughafen Lima, der Modernisierung der griechischen Regionalflughäfen sowie den Bautätigkeiten bei den brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre von Relevanz, bei denen die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes Vertragsbestandteil ist. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Modifikation des Lieferantenkodexes möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den mit Compliance befassten Bereich der Fraport AG.

Die Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich zur konsequenten Ausrichtung ihres Einkaufs von Produkten und Dienstleistungen an Nachhaltigkeitskriterien und unterzeichnete eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung. Die Abteilung „Umweltmanagement“ der Fraport AG erhält jährlich eine Auswertung, welche Rahmenverträge im Folgejahr zur Ausschreibung fällig werden. Im Rahmen einer Verständniserklärung zwischen den Zentralbereichen „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ und „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ informiert die Abteilung „Umweltmanagement“ die jeweils verantwortlichen Bedarfsträger über mögliche ökologische Beschaffungskriterien und Zertifikate (zum Beispiel den Standard OEKO-TEX 100).

Fraport hat eine heterogene Bedarfsstruktur. Sie reicht von Architektenleistungen über die Erstellung von Flughafeninfrastruktur und deren Instandhaltung, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Über 60 % des Auftragsvolumens an

den Konzern-Flughäfen wurden innerhalb des eigenen Landes vergeben. Bei der Fraport AG gingen mehr als 70 % an Unternehmen in der Rhein-Main-Region. Etwa 98 % des Auftragsvolumens der Fraport AG in Höhe von rund 1.278 Mio € wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, etwa 1 % innerhalb der EU und circa 1 % in den USA und der Schweiz vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung (siehe Seite 62) sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten (siehe Seite 63), gilt die erste Stufe der Lieferkette der Fraport AG als unkritisch. Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG sind die Unternehmen FraSec, FraGround, FraCareS, Goldbeck Südwest GmbH und GCS. An den Konzern-Gesellschaften FraSec, FraGround und GCS ist die Fraport AG zu 100 %, an der Konzern-Gesellschaft FraCareS zu 51 % beteiligt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheits-, Bodenverkehrs- und Reinigungsdienstleistungen. Die Goldbeck Südwest GmbH ist mit der Errichtung von Photovoltaikanlagen am Flughafen Frankfurt beauftragt und unterliegt den zuvor beschriebenen Vergabebedingungen.

Sofern die Fraport AG Verträge über Warengruppen ausschreibt und vergibt, die Lieferanten oder Dienstleister aus Risikoländern einschließen, erfolgt auftragswertabhängig eine Prüfung dieser Auftragnehmer. Dies gilt beispielsweise auch für die Bestellung von Dienstbekleidung. Hier wird zyklisch geprüft, in welchen Ländern die Produktionsstätten liegen. Werden Geschäftsbeziehungen zu einem Lieferanten aus einem dieser Länder aufgenommen, erfolgt vorher eine ausgiebige Sanktionslistenprüfung. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es dabei zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die bis zum Entzug der Beauftragung führen können. In einem monatlichen Reporting des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ stellt die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer einen wesentlichen Bestandteil dar.

Die Fraport AG ist dem rechtskonformen Einsatz von Fremdpersonal auf Basis selbstständiger Dienst- und Werkverträge – in Abgrenzung zur Arbeitnehmerüberlassung – durch die Implementierung einer Fremdpersonal-Compliance im Rahmen einer Richtlinie zur Beauftragung und zum Einsatz von Fremdpersonal begegnet. Die Richtlinie beinhaltet einen verbindlichen Prüfprozess bei der Abgrenzung verschiedener Vertragstypen und reduziert die Gefahr des Entstehens von Scheindienstverträgen/-werkverträgen sowie verdeckten Arbeitnehmerüberlassungsverträgen. Dem Prüfprozess unterliegen dabei auch diejenigen Fremdpersonaleinsätze, die für die Fraport AG durch Konzern-Gesellschaften erbracht werden. Die Konzern-Gesellschaften stellen die rechtskonforme Beauftragung und den Einsatz von Fremdpersonal durch die Implementierung geeigneter Prozesse eigenständig sicher.

Für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3 in Frankfurt, wurde aufgrund der Projektgröße und -komplexität ein separater Beschaffungsprozess über die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd festgelegt. Bauunternehmen werden im Rahmen dieses Beschaffungsprozesses bereits mit der Abgabe eines Angebots verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz und dem Mindestlohngesetz einzuhalten, Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen der Tarifparteien zu leisten und auch nur solche Nachunternehmer oder sonstige Dritte zu beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus ist der Fraport-Lieferantenkodex Vertragsbestandteil. Im Rahmen der Beschaffungen für den Bau des Terminals 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern vor der Aufnahme der Geschäftsbeziehungen.

### **Zusammenhänge mit dem Abschluss**

Die berichtspflichtigen Zusammenhänge mit dem zusammengefassten Lagebericht und dem Konzern-Abschluss sowie dem Jahresabschluss der Fraport AG werden am Ende der jeweiligen nichtfinanziellen Aspekte erläutert.

## **Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte**

### **Bekämpfung von Korruption und Bestechung**

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

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

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

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

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

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

Die Integrität von Geschäftspartnern der Fraport AG bei Investitionsvorhaben mit Auslandsbezug wird durch eine risikobasierte Compliance-Due Diligence im Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ untersucht – wesentliche Compliance-Risiken eines potenziellen Geschäftspartners werden im Rahmen eines Regelprozesses entsprechend berücksichtigt. Die Konzern-Gesellschaften setzen im Rahmen ihres CMS zielgerichtet eigene Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung um. Insbesondere bei Finanzierungsprojekten werden weitere Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung implementiert, zum Teil auch als Vorgaben von Fremdkapitalgebern. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat etwa im Rahmen der Ausschreibungen für den Ausbau des Flughafens sämtliche Bieter zur Unterzeichnung von Antikorruptionsvereinbarungen verpflichtet.

Die Konzern-Gesellschaften verfügen teilweise über eigene Regelwerke im Zusammenhang mit Bestechung und Korruption. Fraport USA hat etwa Richtlinien aufgesetzt, in denen Regelungen zur Compliance, zum rechtskonformen Geschäftsverhalten und zur Wahrung von Unternehmensinteressen festgelegt sind. Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre verfügen über eine eigene Anti-Korruptions-Richtlinie. Compliance betreffende Fragen sowie erhaltene Informationen zu Verstößen gegen den Verhaltenskodex werden innerhalb der Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija durch das Ethical and Compliance Committee behandelt.

Grundlage und Ausgangspunkt für das CMS der Fraport AG ist eine Compliance-Risikoanalyse, die regelmäßig durchgeführt wird und zu deren Schwerpunkten unter anderem die Bekämpfung von Korruption gehört. Über den Compliance-Helpdesk unterstützt und berät die Compliance-Abteilung der Fraport AG Beschäftigte aller Funktionen und Hierarchiestufen. Viele Anfragen im Jahr 2019 bezogen sich auf die Korruptionsprävention.

Der Umgang mit Einladungen und Geschenken wurde für die Beschäftigten der Fraport AG in einer eigenen Richtlinie festgelegt, die unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen regelt. Die Beschäftigten werden so bei der Einhaltung der bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen unterstützt.

Das Compliance Board der Fraport AG unterstützt und fördert die Zusammenarbeit der Teilsysteme Compliance Management, Risikomanagement (RMS) und Internes Kontrollsystem (IKS). Es ist das zentrale Gremium zur Vernetzung fachbereichs- und schnittstellenbezogener Themen zur konsistenten Weiterentwicklung des CMS.

Die Einhaltung der Compliance-Prinzipien von Fraport ist ein Bestandteil der internen Konzernrevision. Die interne Revision erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsleistungen in allen wesentlichen Geschäftseinheiten der Fraport AG, deren Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie Beteiligungsgesellschaften und führt Compliance-Audits durch. Die Prüfungsschwerpunkte werden auf der Grundlage eines standardisierten und risikoorientierten Planungsprozesses erstellt.

Die Leitung des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“ ist als Chief Compliance Officer für Inhalt, Organisation, Pflege und Weiterentwicklung des CMS der Fraport AG zuständig. Er untersteht direkt dem Vorstand Retail und Real Estate. Der Vorstand wird durch eine halbjährliche Berichterstattung über die Aktivitäten des mit Compliance befassten Bereichs der Fraport AG und den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung informiert. Über wesentliche Compliance-Verstöße ist er unmittelbar nach deren Bekanntwerden informiert. Durch die zuvor genannten Konzepte zur Identifikation und Meldung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über erkannte Fälle sowie über relevante eingegangene Hinweise dazu erlangt.

### **Achtung der Menschenrechte**

Fraport steht für die konsequente Achtung der Menschenrechte. Fraport bekennt sich deswegen auch zu internationalen Verhaltenskodizes, insbesondere den Prinzipien des UN Global Compact, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labor Organization.

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

Als international ausgerichtetes Unternehmen fördert Fraport die Vielfalt in der Belegschaft und verfolgt das Ziel, jede Form der Diskriminierung zu unterbinden. Das Prinzip der gegenseitigen Wertschätzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Fraport-Werkultur: Fraport steht für einen fairen, respektvollen und partnerschaftlichen Umgang miteinander.

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

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung und Aufdeckung von Verstößen gegen Menschenrechte ist das zertifizierte elektronische Hinweisgebersystem, das weltweit genutzt wird und frei über einen Internetlink zugänglich ist. Darüber hinaus können sich Beschäftigte in Deutschland bei Bedarf an die von der Fraport AG mandatierte externe Ombudsperson sowie die interne Vertrauensperson wenden.

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

Die Konzern-Gesellschaft Lima erfüllt die Standards der IFC Environmental Health & Safety Guidelines und ist zur Einhaltung der Anforderungen aus der Umweltverträglichkeitsstudie des Landes Peru („Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“) verpflichtet. Zudem wird sich die Gesellschaft zu den „Äquator-Prinzipien“, einem Regelwerk von Banken zur

Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen, bekennen. Die Einhaltung der Prinzipien ist eine Voraussetzung für die Finanzierung und wird auch in die vertraglichen Vereinbarungen eingehen.

Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre haben neben der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems im Jahr 2018 ein Treffen implementiert, das anlassbezogen stattfindet und bei dem eingegangene Hinweise vorgestellt und das weitere Vorgehen besprochen wird. Im Rahmen der Durchführung des Ausbauprogramms ist die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre nach dem Konzessionsvertrag verpflichtet, die Umsiedlung von gut 900 Familien zu veranlassen. Erste Maßnahmen zur Umsetzung der Umsiedlung wurden bereits eingeleitet. Die Umsiedlung selbst erfolgt nach einem strukturierten und in Brasilien etablierten Prozess. Durch die enge Kooperation mit den zuständigen Behörden der Stadtverwaltung und der Landesregierung ist die strikte Einhaltung der lokalen Gesetzgebung garantiert. Die betroffenen Familien werden durch die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre entschädigt.

Menschenrechtsverstöße können über die bestehenden Hinweisgeber-Meldewege gemeldet werden. Über die organisatorischen Konzepte zur Identifikation, Meldung und Berichterstattung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über erkannte Fälle von Menschenrechtsverletzungen sowie über relevante eingegangene Hinweise dazu erlangt.

## **Kundenzufriedenheit und Sicherheit**

### **Kundenzufriedenheit und Produktqualität**

Der Kunde steht für Fraport sowohl in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen an erster Stelle. Das drückt auch das Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ aus. Ziel ist die kontinuierliche Optimierung der Kunden- und Serviceorientierung an den Fraport-Flughäfen. Die Zufriedenheit der Fluggäste sowie die Gepäck-Konnektivität gelten dabei als die wichtigsten Kriterien zur Messung der Servicequalität.

Die Passagierzufriedenheiten an den Konzern-Flughäfen sind bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren. Die Passagierzufriedenheit in Frankfurt ist zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Strategie“, „Steuerung“, „Vergütungsbericht“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 12). Um bei steigenden Verkehrszahlen die Servicequalität zu sichern und den steigenden Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, führt Fraport an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen durch. Unter anderem werden am Flughafen Lima ein neues Terminal gebaut sowie umfangreiche Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen an den griechischen Regionalflughäfen getätigt. An den griechischen Regionalflughäfen und den brasilianischen Flughäfen wurden unter anderem Verbesserungen am Check in durchgeführt, um lange Wartezeiten zu vermeiden. Ein Fokus wurde zudem auf die Sauberkeit der Terminals und den Komfort der Passagiere gelegt. Durch verschiedene Maßnahmen, wie die Weiterentwicklung des „We care“-Serviceprogramms arbeitete die Konzern-Gesellschaft Twin Star weiter daran, ein konstant hohes Servicelevel beizubehalten. In 2019 wurden unter anderem Maßnahmen in den Bereichen Website, Parken und Mitarbeitermotivation umgesetzt. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat anhand der Vorjahresergebnisse diejenigen Bereiche identifiziert, die die geringsten Zufriedenheitswerte aufwiesen und auf Basis dessen ein Maßnahmenpaket inklusive Monitoring entwickelt. Die Konzern-Gesellschaft Fraport USA hat eine Anpassung des Systems zur Evaluierung der Zufriedenheiten vorgenommen, um zukünftig besser auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen zu können.

Mit dem im Jahr 2010 am Flughafen Frankfurt gestarteten Serviceprogramm ist es gelungen, die Globalzufriedenheit der Fluggäste am Flughafen Frankfurt signifikant zu steigern. In fünf Teilprogrammen wurden vor allem die Orientierung und Wegeführung, das Ambiente und der Komfort sowie das Angebot an Entspannungs-, Arbeits- und Entertainmentmöglichkeiten in den Terminals deutlich verbessert. Die Maßnahmen konnten zum Großteil 2018 abgeschlossen werden, einzelne Maßnahmen wie die Sanierung der Sanitäranlagen wurden im Geschäftsjahr 2019 fortgeführt. Zudem wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die das Angebot an digitalen Passagierservices erweitern. So wurde unter anderem das kostenfreie WiFi-Angebot für Passagiere nochmals hinsichtlich Verfügbarkeit und Zugangsverfahren verbessert und vereinfacht. Zur Unterstützung von Passagieren im Terminal wurden weitere digitale Informationsmedien implementiert. Zur Verbesserung der Abläufe rund um die Sicherheitskontrollen wurden in 2019 verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der Kontrollkapazität in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei durchgeführt. Neben der Einführung einer in Frankfurt neuen Kontrolltechnik und Ausstattung wurde eine Anbauhalle im Terminal 1, Bereich A, errichtet, die insbesondere für die Sommermonate zusätzliche Kapazitäten schafft. Parallel dazu wurden verschiedene Optimierungsmaßnahmen rund um die Abläufe und Prozesse an den Luftsicherheitskontrollen – wie die Verstärkung der Funktion in der Wannrückführung – initiiert. Um Flugreisende besser auf Ihren Aufenthalt am Flughafen Frankfurt vorzubereiten, wurde

ein umfassendes Informations- und Kommunikationskonzept entwickelt und umgesetzt. Im Fokus standen hier neben Hinweisen zur rechtzeitigen und reibungslosen Anreise zum Flughafen vor allem die wichtigsten Botschaften zur Vorbereitung auf die Kontrolle (unter anderem Handgepäckregularien, Mitnahme elektronischer Geräte etc.). Die Passagierzufriedenheit mit der Wartezeit an den Luftsicherheitskontrollen war in 2019 mit 74 % rückläufig (im Vorjahr: 80 %). In allen Quartalen lag die Zufriedenheit unterhalb des Zielwerts von 80 % (Q1 2019: 79 %; Q2 2019: 76 %; Q3 2019: 72 %; Q4 2019: 68 %). Parallel zu den infrastrukturellen Maßnahmen besuchten 2019 circa 900 Beschäftigte Schulungsveranstaltungen im Rahmen des Programms „Service Excellence“, um die Gastfreundschaft und Serviceorientierung weiter zu verbessern.

Seit 2016 tauscht sich Fraport gemeinsam unter anderem mit der Deutschen Lufthansa, den in Frankfurt tätigen Sicherheitsunternehmen, Retail-Konzessionären sowie weiteren Dienstleistungsunternehmen und der Deutschen Bahn im Gremium „Service Quality Committee“ rund um die Themen Service, Gastfreundschaft und Kundenzufriedenheit direkt aus. Als erster wichtiger Meilenstein wurden die sogenannten „Service-Leitlinien für FRA“ definiert und verabschiedet. Darin bekräftigen die Partner ihren Wunsch und ihre gemeinsame Verantwortung, den Standort Frankfurt zu stärken und hinsichtlich der Servicequalität und vertrauensvollen Zusammenarbeit weiterzuentwickeln. Beispiele für ein erfolgreiches Zusammenwirken sind die Einbindung von Trainern bei Partnerunternehmen für gemeinsame Schulungsmaßnahmen (zum Beispiel interkulturelle Trainings) und Besuche der Vorstands- und Geschäftsführerebenen bei Veranstaltungen im Rahmen des Programms „Service Excellence“ sowie weitere Schulungen innerhalb der Fraport AG. Ziel ist es, dass die gemeinsamen Passagiere, Kunden und Gäste den Flughafen Frankfurt in guter Erinnerung behalten, sowie die Verbesserung der Globalzufriedenheit, der Weiterempfehlungsbereitschaft, der Zufriedenheit mit der Gastfreundschaft und die Erhöhung des Sicherheitsgefühls.

Der Vorstand der Fraport AG wird quartalsweise mit einem Reporting über die wichtigsten Kennzahlen der Passagierzufriedenheit informiert und an Entscheidungsprozessen beteiligt. Darüber hinaus werden vom Vorstand für die wichtigsten Kriterien der Passagierzufriedenheit jährlich Zielwerte verabschiedet, die für alle betreffenden Unternehmensbereiche und teilweise für Dienstleister maßgeblich sind. Maßnahmen zur Verbesserung werden vorrangig über das Serviceprogramm, Schulungen für Mitarbeiter sowie weitere Infrastrukturprojekte abgebildet.

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben zudem die zuverlässige Verladung des Reisegepäckes bei Abflügen und die schnelle Gepäckausgabe bei ankommenden Flügen. Die Fraport AG misst diese Leistung beim Abfluggepäck mit dem nichtfinanziellen Leistungsindikator Gepäck-Konnektivität (siehe auch Kapitel „Strategie“, „Steuerung“ und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“). Um zukünftig auch bei steigender Anzahl der Gepäckstücke die Konnektivität auf dem bereits hohen Niveau zu halten, arbeitet Fraport kontinuierlich an Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performancegespräche eng mit den Fluggesellschaften umgesetzt werden. In 2019 wurde hierfür zum einen die Personalrekrutierung und -qualifizierung intensiviert. Zum anderen wurden die Prozesse die IT-Infrastruktur der Gepäckförderanlage weiterentwickelt.

Trotz aller getroffenen Vorsorgen kam es im September 2019 und damit über zwei Jahre seit der letzten größeren Störung zu einem weitreichenden Störfall der Gepäckförderanlage im Terminal 1. Ursächlich dafür waren mehrere parallel auftretende elektrotechnische und in der Folge mechanische Störungen. Um das Risiko für ähnliche Störungen zukünftig zu reduzieren, wurde ein operatives und infrastrukturelles Maßnahmenpaket beschlossen. Durch den Bau von zusätzlichen Bypassen und Gepäckentnahmestellen werden Redundanzen geschaffen und die Anlage in Verkehrsspitzenzeiten entlastet.

Der Vorstand wird monatlich über die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität informiert. Das Management erhält täglich Informationen, sodass frühzeitig Maßnahmen ergriffen werden können. Mit den Airlines werden die Werte regelmäßig besprochen und Verbesserungen vorangetrieben. So erhält beispielsweise die Deutsche Lufthansa in kurzen Abständen ein detailliertes Monitoring und Optimierungen werden im Rahmen von Regelterminen gesteuert. Ein Schwerpunkt wird künftig auf die Inbound-Prozesse und die Verbesserung der Informationsflüsse unter anderem im Rahmen der weiteren Digitalisierung gelegt.

## IT- und Flughafensicherheit

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

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

### IT-Sicherheit

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit gewachsene Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement trägt Fraport dieser Situation Rechnung. Das Ziel ist der Schutz der IT-Systeme und Daten vor Ausfall, Manipulation und unerwünschter Veröffentlichung. Diese sind grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und die Einhaltung regelmäßig durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater überprüft (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86).

Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt verwenden eine eigene IT-Infrastruktur, die sie entsprechend den Konzern-IT-Sicherheitsrichtlinien schützen. Die IT-Systeme der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die SAP-Systeme von Fraport Greece sind grundsätzlich in die Technik der Fraport AG integriert und werden dort betreut. Ausnahmen in diesem Zusammenhang sind nur mit Genehmigung des Vorstands möglich. Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich für die IT-Sicherheit innerhalb des Servicebereichs „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ zuständig. Seine Aufgaben sind unter anderem die fortlaufende Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erfüllung hoher Sicherheitsstandards.

Im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen Anforderungen des IT-Sicherheitsgesetzes für kritische Infrastrukturen (KRITIS). Das Ziel ist, durch die Selektion von Sicherheitsmaßnahmen, die Zuordnung der Maßnahmen zu vordefinierten Vertrauensleveln und die gegenseitige Prüfung, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren. Die geforderten Nachweise zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben aus dem IT-Sicherheitsgesetz wurden von der Fraport AG fristgerecht bei den zuständigen Behörden eingereicht. Die Erarbeitung eines Branchenstandards für den Luftverkehr ist zusätzlich in Überarbeitung.

Aktuell wird die Einführung eines einheitlichen Tools für alle Prozesse der IT-Security inklusive der Dokumentation geplant. Darüber hinaus koordiniert der Bereich die Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter und Externe für eine hohe Security-Awareness. Der IT-Sicherheitsbeauftragte der Fraport AG berichtet wöchentlich an den Chief Information Officer, alle zwei Monate auch im IT-Management-Board. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Managementreports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung ISO 9001. Ein eigenes Kennzahlensystem gibt jederzeit Auskunft über den Status von IT-Sicherheitsmaßnahmen, aufgegliedert nach Security- und Compliance-Aspekten. Die sich daraus ergebende Gesamtnote wird regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Im Jahr 2019 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten umgesetzt, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Zudem wurden neue Anforderungen aus dem IT-Sicherheitsgesetz wie die Meldepflicht von Vorfällen und die unabhängige Auditierung des Sicherheitslevels umgesetzt.

### Flughafensicherheit

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafen-geländes gemeint. „Security“ ist im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes der zivilen Luftfahrt zu verstehen. Ziel ist die Gewährleistung der Sicherheit aller Personen an den Fraport-Flughäfen. Zu den entsprechenden Maßnahmen gehören Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Überprüfung der Zugangskontrolle von Flughafenbeschäftigten

und Lieferanten. Es finden zum Informationsaustausch regelmäßige Treffen mit Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleistern und Behörden im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus statt.

An den internationalen Konzern-Flughäfen gelten die Sicherheitsanforderungen des jeweiligen Landes sowie internationale Standards zum Safety- und Securitymanagement. Die Erfüllung und Einhaltung dieser Anforderungen liegt in der Verantwortung des lokalen Managements der jeweiligen Konzern-Gesellschaften und umfasst unter anderem die Einrichtung und Pflege eines Safetymanagement-Systems und die Durchführung von Zutrittskontrollen vor dem Betreten des Sicherheitsbereichs.

Safety und Security sind im täglichen Betrieb von zentraler Bedeutung und spielen bereits bei der Planung neuer Terminals sowie luft- und landseitiger Infrastrukturen an den Konzern-Flughäfen eine wichtige Rolle. Die Fraport AG unterstützt die Konzern-Gesellschaften bei der Planung und Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen und schult anlassbezogen die Beschäftigten, beispielsweise im Rahmen von Safety- und Security-Workshops vor Ort und in Frankfurt. Im Rahmen von fachspezifischen Exchange-Events findet zudem ein regelmäßiger Austausch zwischen den Konzern-Gesellschaften zum Thema der Flughafensicherheit statt.

### Safety

Das Safetymanagement-System (SMS) hat zum Ziel, Personen- und Sachschäden an Flugzeugen, Fahrzeugen oder der Infrastruktur durch Unfälle und technische Defekte zu vermeiden. So müssen beispielsweise alle Personen mit Zugang zu den Flugbetriebsflächen (Vorfeld und Rollfeld) eine SMS-Schulung absolvieren, bevor sie die Flugbetriebsflächen betreten dürfen.

Am Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG aufgrund von europäischen gesetzlichen Verordnungen verpflichtet, ein SMS zu betreiben. Mit dem SMS werden sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt. Es richtet sich an alle Organisationen und Personen mit Zugang zu den Flugbetriebsflächen des Flughafens Frankfurt. Der EASA-Safety-Manager folgt den Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) und hat ein direktes Vortragsrecht an den Vorstand.

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt die Fraport AG am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsleitstelle, die bei Bedarf das Notfall- und Krisenmanagement aktiviert. Die Flughafenfeuerwehr, die medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (ERIC) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Das Care Team und das ERIC Support Team wurden im Geschäftsjahr 2019 unter dem Dachbegriff Fraport Emergency Team (F.E.T.) zusammengeführt. Bei Bedarf wird das „Fraport Emergency Team“, bestehend aus freiwilligen Mitarbeitern der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt, aktiviert, das sich vor Ort um Fluggäste, Abholer und Angehörige kümmert, den Krisenstab organisatorisch unterstützt oder eine sogenannte „Notfallinformationszentrale“ besetzt, um telefonische Anfragen zu bedienen.

Die Notfallplanung für den Flughafen Frankfurt „FRA Not“ dokumentiert, welche Vorbereitungen für verschiedene Notfallszenarien getroffen wurden, und definiert Verfahren, um die Auswirkungen zu minimieren.

Um den Umgang mit Notfällen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, sind regelmäßige Übungen unter der Verantwortung der jeweiligen Flughafen-Betreibergesellschaft an den Flughäfen international durch die ICAO und die EASA vorgeschrieben. Solche Übungen haben keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Die Ergebnisse dienen der Fort- und Weiterbildung.

### Security

Sowohl die internationalen als auch die europäischen Vorschriften enthalten Vorgaben über die bauliche Gestaltung der Flughafeninfrastruktur zum Zwecke der Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs. Ziel der Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen ist es, Angriffe, wie Sabotageakte oder terroristische Aktivitäten, zu verhindern.

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

Die Fraport AG entwickelt im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden eigenverantwortlich Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards. Im Jahr 2019 wurden in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut die Testläufe zur autonomen Zaunkontrolle fortgeführt, die Auswertungen dazu laufen noch. Die Security-Awareness-Kampagne aus 2018 wurde weiterverfolgt und um den Aspekt von Safety-Themen erweitert. So fanden im Oktober sogenannte „Sicherheitstage“ statt, bei denen die Flughafen-Beschäftigten mit Ständen, Testimonials und Impulsvorträgen über sicherheitsrelevante Themen informiert wurden. Hier waren unter anderem die Airport Security, die Sicherheitsleitstelle, der Flughafenbrandschutz sowie der Rettungsdienst beteiligt. Zwei Erklärfilme zur Sensibilisierung hinsichtlich sicherheitsrelevanter Themen wurden produziert.

## **Datenschutz**

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

Der Vorstand wirkt bei den europäischen Konzern-Gesellschaften auf die Einhaltung der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) hin wie bei der Fraport AG. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Konzern-Gesellschaften und wird seitens der Fraport AG nachgehalten. Bei den Konzern-Gesellschaften außerhalb der EU sind die Gesetze zum Datenschutz entsprechend den nationalen Vorgaben einzuhalten. Die Konzern-Gesellschaften haben neben Schulungen der Beschäftigten insbesondere technische Voraussetzungen zur Einhaltung des Datenschutzes geschaffen, die regelmäßig auf ihre Effektivität geprüft werden.

Bei der Fraport AG überwacht der Datenschutzbeauftragte die Einhaltung der Vorschriften im Unternehmen. Er ist dem Vorstand unmittelbar unterstellt und in Ausübung seiner Fachkunde auf dem Gebiet des Datenschutzes weisungsfrei. Verstöße gegen die DSGVO oder diesbezügliche Beschwerden können direkt an ihn gesendet werden, wahlweise auch anonym. Im Jahr 2019 verzeichnete die Fraport AG keinen nach DSGVO meldepflichtigen Verstoß gegen den Datenschutz.

Die Fraport AG verfügt über einen Meldeprozess für Datenschutz- und Datensicherheitsvorfälle. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, hat die Fraport AG die bestehenden Prozesse in ein Datenschutzmanagementsystem implementiert und plant die Umsetzung einer Datenschutzrichtlinie. Adäquate Schulungskonzepte wie ein E-Learning-Tool und dauerhaft im Intranet abrufbare Videoschulungen wurden etabliert.

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ist die Fraport AG an einer Taskforce zum Thema DSGVO beteiligt.

Die für die Einhaltung der DSGVO erforderlichen Prozesse sind Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach ISO 9001. Das Verarbeitungsverzeichnis wurde erstellt und wird laufend aktualisiert. Ein Handlungsleitfaden zum Löschen personenbezogener Daten wurde erarbeitet. Der Vorstand wird laufend anlassbezogen über relevante Angelegenheiten informiert.

Personenbezogene Daten von Passagieren werden von der Fraport AG im Wesentlichen für die Benutzung der Parkhäuser und für die Gepäckabfertigung benötigt. Die Verarbeitung der Reisedaten liegt in der Verantwortung der Airlines. Ein Großteil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist für die Ausgabe von Flughafenausweisen aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend.

Zur Sicherstellung der Persönlichkeitsrechte von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten besteht bei der Fraport AG für den Einsatz von Videotechnik am Standort Frankfurt ein Konzept, das klare, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtlichen Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer aller Videodaten macht. Auch die Mitnutzung von Fraport-Videotechnik durch Behörden ist dort geregelt.

Persönliche Zutrittsrechte zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen werden in Frankfurt mittels eines Ausweisverwaltungssystems sowie Zutrittskontrollsystemen verwaltet und kontrolliert. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet.

## Arbeitnehmerbelange

Die Fraport AG hat eine lange Tradition als sozial und partnerschaftlich orientiertes Unternehmen. Konzernweit wird das Ziel verfolgt, an allen Standorten und in allen Bereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Arbeitsbedingungen zu sichern. Das umfasst angemessene Löhne und Gehälter, aber auch Leistungen darüber hinaus. Fraport bietet eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik.

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

Im Fraport-Konzern sind über 22.500 Mitarbeiter beschäftigt. Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen, wie der zunehmenden internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den steigenden Ansprüchen der Passagiere und Fluggesellschaften bei stetiger Ertragsorientierung, ist es das Ziel, die Personalstruktur so zu gestalten, dass diesem Wettbewerbsdruck standgehalten werden kann. Die persönlichen und fachlichen Kompetenzen der Beschäftigten werden konzernweit durch Weiterbildungsmaßnahmen gefördert. So kann Fraport die hohe Qualität der Leistungen gewährleisten.

Der grundsätzlichen Bedeutung der Personalstrategie wird durch die drei bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen und Krankenquote jeweils in Deutschland Rechnung getragen. Der zuständige Vorstand Arbeitsdirektor wird über quartalsweise stattfindende Sitzungen mit den Personalverantwortlichen der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt unter anderem auch über die Entwicklung dieser Kennzahlen informiert.

## Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ein Zeichen guter Arbeitsbedingungen ist eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit, die auch Bestandteil der Vorstandsvergütung ist (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17, „Vergütungsbericht“ ab Seite 26 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56).

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragungen werden von allen internationalen Konzern-Gesellschaften für die Steigerung der eigenen Mitarbeiterzufriedenheit verwendet. Auf Basis dessen hat die Konzern-Gesellschaft Twin Star in 2019 ein Maßnahmenpaket erarbeitet, das unter anderem in den Bereichen Kommunikation, Wertschätzung und Bezahlung einen Beitrag zur Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit leisten soll.

Bei der Fraport AG dienen die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung ebenfalls zur Identifikation von Verbesserungspotenzial und Ableitung von entsprechenden Maßnahmen. Sie werden vom Zentralbereich „Personalserviceleistungen“ dokumentiert, die Umsetzung kontrolliert und für die jeweiligen Bereiche oder deutschen Konzern-Gesellschaften aufbereitet. Im Einzelfall können die Maßnahmen und die damit zu erreichende Verbesserung in die Zielvereinbarung der Führungskraft aufgenommen werden.

Ein hohes Maß an Mitarbeiterzufriedenheit ist auch ein wertvoller Beitrag für die Gewinnung neuer und für die Bindung qualifizierter und motivierter Beschäftigter. Fraport hat eine Vielzahl von Maßnahmen und Initiativen ergriffen und weiterentwickelt, um den Personalbedarfen in den beschäftigungsintensiven Konzern-Gesellschaften gerecht zu werden. Dies gilt auch für die Gewinnung geeigneter Auszubildender für die insgesamt rund 30 Ausbildungsberufe und dualen Studiengänge.

Die Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung fokussierten in 2019 mehrere Beschäftigtengruppen im Facility Management und bei den Facharbeitern, die für Betrieb und Instandhaltung der Gepäckförderanlage verantwortlich sind. Die Bindungsmaßnahmen folgen einem strukturierten Vorgehensplan. Kernelemente des Retention Managements sind einerseits sogenannte Stay-Interviews mit Mitarbeitern, die aufgrund ihrer betrieblichen Funktionen und ihrer soziodemografischen Daten eine hohe Vergleichbarkeit mit den Beschäftigten aufweisen, die das Unternehmen in der zurückliegenden Zeit verließen. Die Rückmeldungen aus diesen Gesprächen werden dahingehend analysiert, wie beeinflussbare Rahmenbedingungen der Arbeit, Führungsverhalten und betriebliche Leistungen zu einer grundsätzlich höheren Mitarbeiterzufriedenheit und damit einhergehend zu einer höheren Verbleibquote führen können. Die bisher gesammelten Erfahrungen werden sukzessive auf weitere Beschäftigtengruppen ausgeweitet.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen

seines Diversity-Managements systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung und Gender-Aspekte bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und davon profitieren. Ein deutliches Zeichen setzt Fraport konzernweit mit der im Juni 2019 gestarteten Kampagne „Respekt für Vielfalt – Ich, Du, Wir“. Im Rahmen einer Roadshow geht das Diversity-Team im Konzern in den Dialog. Ziel der Kampagne ist es, auf die Vielfältigkeit der Fraport-Beschäftigten aufmerksam zu machen und so Wertschätzung auszudrücken.

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

Um Talente zu identifizieren, zu gewinnen, zu fördern, zu entwickeln und bestmöglich im Unternehmen zu positionieren, wurde ein Talentmanagement-Prozess etabliert. Durch langfristige, systematische Entwicklung und Bindung talentierter Beschäftigter deckt die Fraport AG langfristig den Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern und trägt so zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit bei. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG hierbei bei der Förderung von Frauen für Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56).

Fraport verfolgt das Ziel, den Frauenanteil in Führungspositionen zu steigern, schon seit vielen Jahren. Alle Personalentwicklungsprozesse, die einen Einfluss auf die Erhöhung des Anteils haben, werden fokussiert behandelt. Dazu gehören die strategische Nachfolgeplanung über alle Führungsebenen ebenso wie das Talentmanagement mit dem Entwicklungs-Check-Führung und daraus abgeleitete individuelle Entwicklungsmaßnahmen. Zu den langjährigen Maßnahmen, die bereits Erfolge zeigen, zählen unter anderem das Cross-Mentoring-Programm, Coachingmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften sowie die individuelle Begleitung im Rahmen der Entwicklungsinitiative „GROW“ für das mittlere Management. Der Erfolg der Initiative wird unter anderem durch eine digitale Lernplattform gesichert. Dazu kommen Angebote wie die Möglichkeit zum Führen in Teilzeit im Rahmen einer Arbeitszeit von 80 oder 90 %. Zudem werden bei vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen und systematische Entwicklungs- und Karrierewege aufgezeigt. Im Berichtszeitraum wurde unter anderem das Thema „Führen in Teilzeit“ aufgegriffen, um Frauen und Männer mit Führungsverantwortung zu stärken und zu ermutigen, über mögliche erfolgsentscheidende Aspekte von Führung in Teilzeit nachzudenken und diese umzusetzen.

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

### **Gesundheits- und Arbeitsschutz**

Die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten, steht im Fokus des betrieblichen Gesundheitsmanagements des Fraport-Konzerns. Mit seinem präventiven Charakter trägt Fraport zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Mitarbeiter werden regelmäßig über gesunderhaltende Maßnahmen und Verhaltensweisen informiert und ihre Arbeitsplätze im operativen und im administrativen Bereich ergonomisch gestaltet. Die Effektivität der Maßnahmen evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der Krankenquote in den deutschen Konzern-Gesellschaften (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56). Ziel ist es, die Krankenquote mittelfristig zu stabilisieren und langfristig zu senken.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport AG initiiert vielfältige gesundheitsfördernde Aktionen und Maßnahmen mit verschiedenen Schwerpunkten. So wurde beispielsweise durch die Kooperation mit Fitnessstudios ein wohnortnahes Training für die Beschäftigten ermöglicht. Wer regelmäßig trainiert, wird mit einem Zuschuss zum Mitgliedsbeitrag belohnt. 2019 wurde die betriebliche Krankenzusatzversicherung um eine stationäre Komponente erweitert. Insgesamt wurden rund 2.500 Verträge von Beschäftigten und deren Angehörigen abgeschlossen. Mit einer Wertschätzungsaktion wurde insbesondere den operativen Beschäftigten für ihre Arbeit unter besonders belastenden Umständen (wie die Hitze in den Sommermonaten) mit Gutscheinen für

Eis, Obst, Smoothies und Müsliriegel gedankt. Zusätzlich wurden 2019 mehrere Angebote von Hautkrebscreenings an verschiedenen Standorten auf dem Flughafengelände durchgeführt. Organisatorisch ist das Gesundheitsmanagement als Stabsstelle mit entsprechenden Ressourcen dem Vorstand Arbeitsdirektor zugeordnet.

Gute Präventionskultur bedeutet, dass neben dem Gesundheitsmanagement auch der Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist. Die Stärkung der Eigenverantwortung aller Mitarbeiter sowie im Besonderen der Führungskräfte hat oberste Priorität und unterstützt das Ziel, die Arbeitsunfälle konzernweit kontinuierlich zu reduzieren.

Die für die Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften wesentlichen Grundlagen sind in der im August 2019 verabschiedeten Konzern-Richtlinie „Arbeitsschutz“ (Arbeitsschutzmanagementhandbuch) enthalten. Durch die Konzern-Richtlinie wird die Verbindlichkeit nochmals erhöht. Sie referenziert auf die Vorgaben der ISO 45001 und ersetzt das bisherige Arbeitsschutzmanagementsystem. Die hier definierten Grundlagen sind eigenverantwortlich durch die Geschäftsführer umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die deutschen Konzern-Gesellschaften ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Konzern-Gesellschaften ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze weiterhin eine gewünschte Handlungsoption. An den Konzern-Flughäfen werden unter anderem Trainings und Monitorings zur Gefahrensensibilisierung für Beschäftigte, aber auch für die Einbindung der Führungskräfte durchgeführt.

Die Fraport AG hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz beim Vorstand Arbeitsdirektor implementiert, die die Unternehmensbereiche in der Weiterentwicklung des Arbeitsschutzes berät und unterstützt. Das Occupational Safety Board (OSB) vertritt das Anliegen des Vorstands zur effektiven und wirksamen Organisation eines präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes für den Fraport-Konzern weltweit. Die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch ist im Occupational Health and Safety Managementsystem (OH&S-MS)-Board, das sich einmal jährlich konzernweit zusammenfindet, um die Managementbewertungen und den Sachstand zum Arbeitsschutz des abgelaufenen Jahres und die Ziele und Projekte für das laufende und das kommende Jahr zu diskutieren, organisiert. Die am Standort Frankfurt ansässigen Konzern-Gesellschaften nehmen darüber hinaus an einem vierteljährlich stattfindenden OH&S-MS-Sub-Board teil. Konzernübergreifende Aufgaben werden, um effizient und ressourcenschonend zu arbeiten, gemeinsam vorangetrieben.

Umfangreiche Maßnahmen zur Gewährleistung hoher Arbeitssicherheitsstandards am Standort Frankfurt sind unter anderem beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich erforderlich. Neben arbeitsplatzspezifischen Grund- und Wiederholungsschulungen für alle Mitarbeiter werden für Beschäftigte mit fahrerischen Tätigkeiten spezielle Fahrsicherheitstrainings angeboten. Für Führungskräfte gibt es Arbeitsschutzseminare beispielsweise zur „Übertragung von Unternehmerpflichten“. Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Mit dem Projekt „ZERO“ steht aktuell bis 2020 für einen Teil der Bodenverkehrsdienste ein weiteres Präventionsprojekt auf der Agenda. In dem Bereich, der für die Be- und Entladung der Flugzeuge sowie den innerbetrieblichen Transport verantwortlich ist, soll dabei der verhaltensbedingte Arbeitsschutz gestärkt werden.

Mit der zunehmenden Internationalisierung des Fraport-Konzerns wird die bisher berichtete, eher im deutschsprachigen Raum verwendete 1.000-Mann-Quote ersetzt durch den internationalen Standard, den sogenannten LTIF (Lost Time Injury Frequency). Diese berechnet sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio). Ziel ist ein Konzern-LTIF-Wert bis zum Jahr 2025 von kleiner als 22,5. Für das Jahr 2019 ergab sich ein LTIF-Wert von 25,0 im Vergleich zu 26,5 in 2018.

## Sozialbelange

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt mit fast 81.000 direkt Beschäftigten (Stand 31. Dezember 2015) die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen unter anderem in Unternehmen, die durch Fraport mit Bau und Modernisierung der Flughafeninfrastrukturen beauftragt werden.

Fraport trägt umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. An den Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen ebenfalls von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden.

Ziel ist es positiv zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Regionen beizutragen und die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) jährlich um mindestens 2 % zu steigern. Zur direkten Wertschöpfung des Konzerns zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttung an die Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung auf rund 3,4 Mrd € (+3,2 %). Die Netto-Wertschöpfung betrug rund 2,5 Mrd € (im Vorjahr: rund 2,4 Mrd €). Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafenmitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughäfen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

### Schallschutz

Flughäfen, die in der Nähe von Ballungsräumen liegen, bedeuten eine Belastung für viele Anwohner. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen Regelungen zum Lärmschutz sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben entsprechend Monitoringsysteme implementiert. An den europäischen Konzern-Flughäfen sind gesetzlich festgelegte Lärmobergrenzen einzuhalten. Die Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija hat als freiwillige Lärmschutzmaßnahme ein Abflugverbot zwischen 0 Uhr und 6 Uhr für Abflüge in Richtung Šenčur und Kranj eingeführt. Zum Schutz der Anwohner in Burgas unterstützt die Konzern-Gesellschaft Twin Star unter anderem den Bau von Lärmschutzmauern. Der Flughafen Frankfurt ist im Konzern der Standort mit der weitaus größten Verkehrsmenge und mit den strengsten gesetzlichen Vorgaben. Deshalb wird im Folgenden der lokale Managementansatz beschrieben.

Fraport will an seinem Hauptstandort so lärmarm wie möglich wachsen. Daraus leitet sich für die Fraport AG ab, über die gesetzlichen Anforderungen hinaus permanent auf Maßnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung hinzuwirken. Die Entwicklung der Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Die Messauswertungen und die Ergebnisse von flächendeckenden Simulationsrechnungen werden regelmäßig an die Aufsichtsbehörde und die Fluglärmkommission (FLK) berichtet sowie auch öffentlich auf der Konzern-Homepage kommuniziert. Gemeinden, auf deren Gebiet sich Fraport-Fluglärmmessstellen befinden, erhalten auf Wunsch weitere detaillierte Auswertungen.

In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen: Die FLK ist ein gesetzlich installiertes Gremium zur Beratung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), der Deutschen Flugsicherung (DFS) und des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Die FLK berät die oben genannten Stellen zu Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase.

Kernaufgabe des Forums Flughafen und Region (FFR), das der Hessischen Staatskanzlei zugeordnet ist, ist der Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft sowie die Erörterung der Auswirkungen des Luftverkehrs mit besonderem Bezug auf den Flughafen Frankfurt und die Region Rhein-Main. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen berät, die dazu beitragen können, den Fluglärm und die Betroffenheit im Flughafenumfeld zu reduzieren. Jüngstes Ergebnis der gemeinsamen Arbeit ist der aktualisierte „Frankfurter Fluglärm Index (FFI 2.0)“, ein Instrument zur Darstellung der Entwicklung des Fluglärms in der Region und zur vergleichenden Bewertung der aus Maßnahmen des aktiven Schallschutzes resultierenden Fluglärmwirkungen. Der Index wurde erstmals bei der Überprüfung alternativer Streckenführungen der Flugroute „AMTIX-kurz“ eingesetzt. Die insgesamt am besten bewertete alternative Streckenführung wurde daraufhin in die FLK eingebracht und der DFS für einen Probetrieb empfohlen.

Das Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“ bildet die kontinuierlich gemessenen Pegelwerte an den stationären Messanlagen ab und kennzeichnet die Fluggeräusche der letzten drei Monate. Zeitgleich werden die An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt angezeigt. Mit dem ebenfalls online verfügbaren Informationssystem zum Fluglärmgeschehen „FRA.Map“ können Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen für ihren jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Zudem zeigt das System die Anspruchsgebiete für Schallschutzmaßnahmen beziehungsweise Entschädigungszahlungen.

Bei den Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung ist grundsätzlich zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu differenzieren. Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start- beziehungsweise Landeverfahren reduziert. Zu diesen Maßnahmen gehört die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), mit der ein steilerer Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen ermöglicht wird. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden in den beiden Randstunden der Nacht einzelne Start- und Landebahnen wechselseitig nicht genutzt, wodurch die sechsstündige nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert wird.

In den Sommermonaten 2019 kam es zu einem deutlichen Rückgang der Landungen nach 23 Uhr. Dies ist unter anderem auf zusätzliche Puffer in den Flugplänen am Flughafen Frankfurt zurückzuführen. Ebenso werden keine Starts mehr nach 22:40 Uhr geplant, um einen rechtzeitigen Start vor 23 Uhr sicherzustellen. Verspätete Starts nach 23 Uhr werden von der Luftaufsicht des HMWEVW in jedem Einzelfall geprüft und gegebenenfalls genehmigt, wenn die Verspätung außerhalb des Verantwortungsbereichs der Fluggesellschaft lag (zum Beispiel aufgrund von Wettereinflüssen). Darüber hinaus incentiviert die aktuelle Struktur der lärmabhängigen Entgelte als Teil der Flughafenentgelte den Einsatz von lärmarmem Fluggerät. Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen lärmabhängige Entgelte. Für Flugbewegungen in den Nachtrandstunden ist aktuell ein Lärmentgeltzuschlag von 50 % zu entrichten. In der Kernnacht ab 23 Uhr beträgt der Zuschlag 200 %, um verspätete Flugbewegungen unattraktiv zu gestalten. Im November 2019 hat das HMWEVW die von der Fraport AG beantragte Änderung der Flughafenentgeltordnung genehmigt. Ab 2020 werden die lärmbezogenen Entgelte insgesamt erhöht, wobei die Entgelte in den höheren Lärmkategorien stärker als in den niedrigen Lärmkategorien angehoben werden. Für die Finanzierung des passiven Schallschutzprogramms kommen separate Entgelte im Rahmen der Flughafenentgelte zur Anwendung.

Das 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze soll dazu beitragen, dass die Lärmbelastung am Tag am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf der Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der jeweils verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Wenn diese überschritten werden, sind die Fraport AG und die Fluggesellschaften angehalten, Maßnahmen zur Lärmreduktion zu prüfen. Bei einer wiederholten Überschreitung steht es allen Beteiligten frei, Maßnahmen außerhalb des Bündnisses zu ergreifen. Aus dem 2019 von den Bündnispartnern gemeinsam erarbeiteten Monitoringbericht geht hervor, dass die Lärmobergrenze auch im Geschäftsjahr 2018 eingehalten worden ist. Dieses Ergebnis wird auch für die Überprüfung des Jahres 2019 erwartet.

Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben das Ziel, durch bauliche Anpassungen den Lärmpegel im Gebäudeinneren zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt hat die Fraport AG umfangreiche gesetzliche Verpflichtungen für Maßnahmen in rund 86.000 Haushalten. Ihre Anspruchsberechtigung ist über einen Lärmschutzbereich definiert, der von der hessischen Landesregierung nach den strengsten Regeln des Fluglärmsgesetzes festgelegt wurde. Diese Ansprüche werden von der Fraport AG in vollem Umfang erfüllt.

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

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 41,5 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 39 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

### **Engagement in den Regionen**

Gesellschaftliche Verantwortung ist für Fraport ein seit Jahren gepflegter Unternehmensgrundsatz. In den Konzern-Gesellschaften außerhalb von Deutschland stehen Spenden- und Sponsoringmaßnahmen insbesondere im Bereich der Kinderförderung, des Umweltschutzes und des Sports im Fokus. So unterstützt Fraport Greece unter anderem die Gesellschaft „ELIZA – Society for the Prevention of Cruelty to Children“, die sich für den Schutz vor Gewalt und Vernachlässigung von Kindern engagiert.

Die Fraport AG unterstützt seit Langem zahlreiche Vereine und Institutionen. Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Alle Aktivitäten sind in einer eigenen Abteilung innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmenskommunikation“ gebündelt und organisatorisch dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

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

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

Das Sportsponsoring umfasst in der Region Rhein-Main sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS oder Eintracht Frankfurt, mit denen die Fraport AG langfristige Verträge geschlossen hat. Im Bereich Basketball sponsert Fraport nicht nur das Bundesliga-Team, sondern unterstützt mit Spenden auch das Projekt „Basketball macht Schule“. Bei Eintracht Frankfurt wird ebenfalls sowohl die Eintracht Frankfurt Fußball AG gefördert als auch der Eintracht e.V. mit 18 verschiedenen Abteilungen.

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport unter anderem für das Rheingau Musik Festival. Zudem gibt es langfristige Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung. Insgesamt hat Fraport im Jahr 2019 über 1.500 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen durch Spenden und Sponsoringmaßnahmen in Höhe von insgesamt rund 5,41 Mio € unterstützt.

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

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

Natur- und Umweltschutzprojekte, Forschung und Umweltbildung fördert Fraport seit 1997 mit dem Umweltfonds. Sein bekanntestes Projekt ist der Regionalpark RheinMain, der sich zwischen Rüdesheim, Wetterau, dem Kinzigtal und dem Hessischen Ried erstreckt.

## **Umweltbelange**

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen.

Eine Auseinandersetzung mit Umweltbelangen ist vor allem bei Ausbaumaßnahmen von großer Bedeutung, um Belastungen der Umwelt im Einklang mit den Wachstumszielen so gering wie möglich zu halten. Sowohl die Finanzierungen der Ausbautätigkeiten an den brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre als auch am Flughafen Lima sowie in Frankfurt sind an Umweltauflagen geknüpft. Die Europäische Investitionsbank (EIB) fordert für die Finanzierung des Terminals 3 jährlich einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Beschreibung aller wesentlichen umweltrelevanten Aspekte enthält. Dies dient der Reduzierung von Umweltrisiken und gehört zu den Grundsätzen zur Transparenz, die die Erhöhung der Verlässlichkeit der EIB-Gruppe gegenüber ihren Anteilseignern und den Bürgern der Europäischen Union allgemein zum Ziel haben.

Teil der Fraport-Umweltpolitik ist die Selbstverpflichtung, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (siehe auch [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung)). Zu diesem Zweck berichten die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen und Projekten sowie damit einhergehende Verbesserungen an die Fraport AG, wo diese für die Berichterstattung zusammengeführt werden.

### **Klimaschutz**

Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die CO<sub>2</sub>-Emissionen bestimmt, die konzernweit reduziert werden sollen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 56).

Ein Weg zum erfolgreichen CO<sub>2</sub>-Management besteht in der Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI (Airports Council International). Sie hat sich seit 2010 zum weltweiten Standard für CO<sub>2</sub>-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert die Nachweise sowohl eines CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels, eines CO<sub>2</sub>-Managements gemäß internationalen Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft werden. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Im vergangenen Geschäftsjahr haben die Konzern-Flughäfen Varna, Burgas, Kefalonia, Mytilini, Rhodos und Thessaloniki erstmals an der Airport Carbon Accreditation teilgenommen und das Level 1 („Mapping“) erreicht. Die weiteren Konzern-Flughäfen nehmen zurzeit nicht teil, sie sind aber dazu verpflichtet, ihre CO<sub>2</sub>-Bilanzen extern prüfen und testieren zu lassen. Der Flughafen Lima bereitet derzeit seine Teilnahme am Level 1 vor.

Zur Darstellung, Analyse und Steuerung des Energieverbrauchs der Fraport AG am Standort Frankfurt setzt Fraport seit 2013 mit dem CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauchs-Controlling ein eigenes Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zu jeder Zeit qualifizierte Aussagen zur aktuellen CO<sub>2</sub>-Emission der Fraport AG zu treffen und eventuelle Fehlentwicklungen bezüglich der strategischen CO<sub>2</sub>-Ziele für die Fraport AG frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dienen die nach Gebäuden, Anlagen oder Equipment differenziert erfassten monatlichen Energieverbräuche des Unternehmens. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

Seit 2014 werden in einem eigenen Gremium, dem sogenannten Energiezirkel, dessen Vorsitz der Vorstand Controlling und Finanzen innehat und das zweimal jährlich tagt und an den Gesamtvorstand berichtet, alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt vorbereitet. Eines der Ziele ist die Senkung des Energieverbrauchs um 20 % bis zum Jahr 2022 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 durch eine optimierte Steuerung vor allem der Klima- und Lüftungsanlagen und damit ohne wesentliche Investitionen. Andere Maßnahmen dienen der Verbesserung der Energieeffizienz der Gebäude, Anlagen und Prozesse. Die Umrüstung auf LED-Lampen auf dem gesamten Flughafengelände wird fortlaufend vorgenommen. Für den Fuhrpark und für die Geräte der Flugzeugabfertigung prüfen die Fachabteilungen die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebsformen, insbesondere von Elektrofahrzeugen, als Ersatz für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

Im Geschäftsjahr 2019 hat sich die Fraport AG insbesondere mit dem Einstieg in regenerative Energie zur Deckung des zukünftigen Energiebedarfs am Flughafen Frankfurt befasst. So werden ab 2020 auf ausgewählten Gebäuden im Norden und Süden des Flughafens Photovoltaikanlagen installiert. Seit 2019 kompensiert die Fraport AG Dienstreisen ihrer Beschäftigten über die Organisation „atmosfair“.

Die Fraport AG beteiligte sich im Geschäftsjahr 2019 am Carbon Disclosure Project (CDP), das CO<sub>2</sub>-Emissionen, Klimarisiken, Reduktionsziele und -strategien von Unternehmen analysiert, und erreichte das Level C („Awareness“). Dies bescheinigt eine transparente Berichterstattung und das Bewusstsein des Unternehmens über seinen Einfluss auf den Klimawandel.

Die CO<sub>2</sub>-Emission wird in der Abteilung „Umweltmanagement“ innerhalb des Zentralbereichs „Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit“ erhoben und überwacht. Der Vorstand wird quartalsweise über ein Reporting über die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emission der Fraport AG informiert, zu den Konzern-Emissionen wird ihm halbjährlich berichtet. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emission halbjährlich über ein detailliertes Monitoring auf Objektebene für die Fraport AG berichtet.

## Umwelt- und Naturschutz

Die Umweltpolitik aus dem Jahr 2008 verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt sowie zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistungen. Dazu sind in der Fraport AG, wie auch in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden müssen, Umweltmanagementsysteme installiert. Diese sind fast ausnahmslos nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder der europäischen EMAS-Verordnung zertifiziert. Gesellschaften, die neu in den Konzern aufgenommen werden und noch kein solches System besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise dazu verpflichtet, ein Umweltmanagementsystem einzuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren dies 84,1 % der nach Umsatz gewichteten vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften.

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des jeweiligen Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. In den Umweltmanagementsystemen werden alle Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emission, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall abgedeckt. Die Funktionsfähigkeit und Wirkung der Umweltmanagementsysteme wird durch externe Zertifizierer (ISO 14001) beziehungsweise Umweltgutachter (EMAS) laufend überprüft und testiert. Der Umweltmanagementbeauftragte der Fraport AG berichtet im Rahmen des Management-Reviews an den Vorstandsvorsitzenden. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Flughäfen zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

Die Förderung der biologischen Flugsicherheit obliegt dem Wildlife Hazard Management. An den internationalen Konzern-Flughäfen wird es entsprechend den internationalen Regelungen sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender nationaler und lokaler Vorgaben umgesetzt. Entsprechende eigene Monitoringsysteme sind implementiert. Das Wildlife Hazard Management an den Konzern-Flughäfen befasst sich unter anderem mit der Überwachung von Vögeln, um einen sicheren operativen Betrieb zu gewährleisten. Hierzu zählt neben Vergrämungen durch akustische Signale auch das Aussetzen etwaiger Tiere in den umliegenden Revieren. Die Bewirtschaftung und Pflege der Grünflächen ist Voraussetzung für die Reduktion der Zahl potenzieller flugsicherheitsrelevanter Tiere auf dem Flughafengelände und wird ebenfalls durch das Wildlife Hazard Management sichergestellt.

Der Flughafen Frankfurt zählt mit einer Fläche von rund 22 Quadratkilometern zu den kompaktesten Großflughäfen der Welt. Von diesem Terrain ist etwa die Hälfte unbefestigt. Die größte zusammenhängende und offene Fläche befindet sich im Bereich der Start- und Landebahnen. Unter Naturschutzaspekten ist dieses extensiv gepflegte Dauergrünland ein hochwertiger Lebensraum, in dem viele seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten beheimatet sind. Für manche Arten, zum Beispiel die Feldlerche, stellt der Flughafen Frankfurt mittlerweile ein überregional bedeutendes Rückzugs- und Schutzareal dar. Aufgabe der Abteilung Wildlife Management ist es, diese Wertigkeit zu erhalten und weiterhin zu steigern, sofern flugbetriebliche Belange dies zulassen. Zur Erfolgskontrolle findet ein intensives Monitoring unter anderem über Vogelzählungen statt.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde die Technik zur Erfassung und Prognose von Vogelschwärmen von Infrarot auf Radar, dem sogenannten „Bird Intrusion Radar Detection System (BIRDS)“, umgestellt. Das System basiert auf einem horizontal und vertikal rotierenden Radar, das drei Luftraumausschnitte über dem Main überwacht. Einer davon ist der Luftraum über dem Kreuzungspunkt des Mains mit dem Anflugkorridor aus westlicher Richtung. Das System ist in der Lage, in den Alarmbereichen Vogelschwärme zu erfassen und, soweit erforderlich, entsprechende Warnmeldungen an die Deutsche Flugsicherung (DFS) verbunden mit der Prognose, wann die Vögel den Kreuzungspunkt voraussichtlich erreichen, zu übertragen. Das mit dem System eingesetzte bildgebende Verfahren erkennt die Flughöhe und die Fluggeschwindigkeit eines Vogelschwarms und erfasst dabei die Anzahl der Vögel und deren Größe.

In Frankfurt erweitert die Fraport AG die Grünflächen, wo es möglich ist. So wird beispielsweise bei den Neubauten in der CargoCity Süd vermehrt mit ökologischer Dachbegrünung geplant. Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens werden als gesetzliche Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau rund 2.300 Hektar Flächen durch die Fraport AG naturschutzfachlich aufgewertet. Es werden hochwertige Lebensbereiche, wie Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte, entwickelt. Der Ausgleich für das Projekt Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten. Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Einmal jährlich tagt in Frankfurt das Wildlife Control Komitee, bestehend unter anderem aus der Deutschen Flugsicherung, der Feuerwehr und Bundespolizei sowie Vertretern von Luftverkehrsgesellschaften. Es bewertet Wildtierisiken und legt Kontrollmaßnahmen fest. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 bestanden für ökologische Ausgleichsmaßnahmen im

Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 22,1 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 39 sowie Anhang zum Jahresabschluss der Fraport AG Tz. 30).

Auf freiwilliger Basis unterstützt die Fraport AG darüber hinaus Projekte zum Erhalt und zur Förderung von Ökosystemen und der Artenvielfalt im Rhein-Main-Gebiet mit Mitteln des Umweltfonds.

### **Luftqualität**

An den Konzern-Flughäfen werden Messungen der Luftqualität und Maßnahmen zur Verbesserung entsprechend den nationalen Regelungen und auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. So wird auch an den griechischen Regionalflughäfen die Luftqualität messtechnisch überwacht. Die Konzern-Gesellschaften folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben gegebenenfalls entsprechend eigene Monitoringsysteme implementiert.

Die Fraport AG beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Frage der Luftqualität am Standort Frankfurt, auch mit der Einschätzung des Flughafenanteils an der lokalen Stickoxidkonzentration. Die anhaltende Diskussion um Dieselschadstoffe rückt das Thema weiterhin in den Fokus. Für Flughäfen besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität, dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffe (Emission) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Umwelt und Menschen (Immission) zum Ziel gesetzt. Am Standort Frankfurt werden Luftschadstoffe daher schon seit 2002 kontinuierlich an mehreren Luftmessstellen überwacht. Die zunächst von Fraport selbst betriebenen Messstationen wurden 2017 der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH (UNH) in Kelsterbach, einer Institution des Landes Hessen, übereignet. Von dieser wurde das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) mit dem Betrieb der Flughafen-Messanlagen und der Auswertung und Bereitstellung der Messdaten betraut.

Organisatorisch zuständig ist die Abteilung „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des Strategischen Geschäftsbereichs „Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“. Der Vorstand wird über ein jährliches Reporting über die Resultate der Messungen auf dem Flughafengelände und in der Nachbarschaft informiert. Die Messergebnisse werden darüber hinaus regelmäßig im „Lufthygienischen Jahresbericht“ der Fraport AG auf der Homepage veröffentlicht. Diese belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Die Fraport AG arbeitet mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen für die Erforschung der sogenannten ultrafeinen Partikel (UFP) Kooperationen mit dem HLNUG und UNH. Im Gegensatz zu herkömmlichen, grenzwertgeregelten Schadstoffen haben sich Flughäfen als wesentliche Quelle von UFP herausgestellt. Zu möglichen gesundheitlichen Wirkungen gibt es bisher noch keine belastbaren Aussagen. Um hier weitere Kenntnisse zu gewinnen, hat das FFR auf Bitten der Landesregierung das Themengebiet in seinem Arbeitsprogramm aufgegriffen. Es wurde beim UNH ein Arbeitskreis „UFP“ eingerichtet, an dem auch die Fraport AG beteiligt ist. Von diesem Arbeitskreis wurde im August 2019 eine Expertenanhörung durchgeführt, um den aktuellen Kenntnisstand zum Thema zusammenzutragen. Nunmehr ist geplant, den Kenntnisstand im Rahmen einer groß angelegten Studie weiter zu vertiefen, in die unter anderem auch die aktuellen Messwerte des HLNUG einfließen sollen.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark witterungsabhängig.

Um Informationen darüber zu erhalten, welchen Anteil bestimmte Verursacher an der Gesamtbelastung einer Region haben, wurden Rechenmodelle entwickelt, die für einen vorgegebenen Untersuchungsraum alle relevanten Schadstoffquellen und deren Emissionen erfassen. Das Programm LASPORT berücksichtigt verschiedene flughafenbezogene Emissionsquellen in der unteren Atmosphäre, erstellt Ausbreitungsberechnungen und visualisiert Belastungen. Es wurde 2002 im Auftrag des Flughafenverbands ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) entwickelt und wird nun in Zusammenarbeit mit Fachleuten der Fraport AG ausgebaut und regelmäßig angewendet.

Während sich die Flugzeugemissionen anhand der sehr differenziert vorliegenden Verkehrsdaten gut darstellen lassen, soll die Aufbereitung und Qualitätssicherung von Betriebsdaten bezüglich der übrigen Flughafenquellen noch verbessert werden, um eine

vollständige und systematische Inventarisierung der Luftschadstoffemission zu erreichen. Bis 2022 sollen die Luftschadstoffemissionen aller relevanten Emittenten des Flughafenbetriebs jährlich erfasst werden können. Damit können zukünftig Minderungspotenziale identifiziert, Reduktionsmaßnahmen kontrolliert und ihr Erfolg abgebildet werden. Es dient auch als Datengrundlage, um den Anteil des Flughafenbetriebs an den Immissionen im Umland zu ermitteln. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann relevant, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß am Standort Frankfurt emittiert werden.

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

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

Neben dem Flugbetrieb entstehen Luftschadstoffe an Flughäfen auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Als Reduktionsmaßnahme stellt Fraport seinen Fuhrpark am Flughafen Frankfurt schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um.

## Forschung und Entwicklung

Fraport verfolgt das Ziel, durch die Einführung neuer Techniken und die ständige Optimierung komplexer Prozesse den unterschiedlichen Kundenwünschen zu entsprechen und dennoch betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht zu werden. Als Dienstleistungskonzern betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Gleichwohl werden jedoch in geringem Umfang Entwicklungskosten von selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten, wie Software, aktiviert. Dies betrifft im Wesentlichen Software im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gepäckförderanlage sowie in den operativen Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Frankfurt, die im Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ entwickelt wird (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4 und Tz. 20).

Die Fraport AG hat im Berichtsjahr den Zentralbereich „Digitalisierung, Innovation und Transformation“ gegründet, der die strategische Ausrichtung von Innovationen und Digitalisierung vorantreibt und im Konzern die Digitalisierungs- und Innovationsprojekte koordiniert. In diesem Bereich ist zudem das Konzern-Ideenmanagement integriert.

Im Berichtsjahr wurden 411 Ideen eingereicht (im Vorjahr: 475) und 33 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 49) und damit insbesondere prozessuale Verbesserungen der betrieblichen Abläufe bewirkt.

Im Bereich der Bodenverkehrsdienste wurde Bewerbern auf Job-Messen mithilfe von Virtual Reality-Brillen (VR-Brillen) die Flughafenumgebung realitätsgetreu präsentiert. Die Brillen werden auch bei Fraport-Beschäftigten im Rahmen von Schulungen eingesetzt, um Wissen praxisnah zu vermitteln. Intelligente Lastkraftwagenauflieger, sogenannte Smart Trailer, die Informationen über Inhalt und Füllstand von Containern sammeln, an eine cloudbasierte Plattform übermitteln und den Transport automatisiert auslösen, wurden auf Praktikabilität und Effizienzeffekte in der Frachtabwicklung getestet. Die erste teilautonome Fluggastbrücke, die automatisch in die Parkposition aus der zentralen Einsatzleitung zurückgefahren werden kann, wurde in Betrieb genommen. Im September 2019 wurde mit dem Einsatz von YAPE (Your Autonomous Pony Express) – einem kniehohen autonomen Fahrzeug, das das Handgepäck von umsteigenden Fluggästen auf dem Weg zum Gate transportiert – getestet, welche Aspekte von künstlicher Intelligenz und Robotik dabei helfen können, die Servicequalität am Flughafen Frankfurt weiter zu optimieren (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86).

## Aktie und Investor Relations

### Aktienentwicklung 2019

Die deutschen Aktienmärkte zeigten im Gesamtjahr 2019 eine positive Entwicklung. Der deutsche Leitindex DAX schloss im Berichtszeitraum bei 13.249 Punkten und damit 25,5 % über dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2018. Der MDAX verzeichnete im zurückliegenden Geschäftsjahr einen noch stärkeren Anstieg um 31,2 % auf 28.313 Punkte. Diese positive Entwicklung lag, neben einer anhaltend guten Entwicklung der Weltwirtschaft, vor allem darin begründet, dass die Leitzinsen im Euroraum weiterhin auf einem historischen Tief stagnierten und eine Anhebung über das Gesamtjahr hinweg nicht abzusehen war.

Nachdem sowohl DAX als auch MDAX bereits Anfang Januar ihr Jahrestief markierten, haben beide Indizes im ersten Quartal 2019 vor dem Hintergrund der Annäherung zwischen China und den USA im Handelskonflikt Zuwächse von 9,2 % beziehungsweise 14,5 % verzeichnet. Der positive Trend an der deutschen Börse wurde Mitte des zweiten Quartals aufgrund des wieder aufflammenden Handelskonflikts vorübergehend gebremst, hat sich zum Ende des zweiten Quartals jedoch wieder erholt, sodass DAX und MDAX das zweite Quartal mit einem Plus von 7,6 % und 3,6 % abschlossen. Das dritte Quartal zeigte eine vergleichbare Entwicklung mit einem Kursrückgang im August, der auf den Premierministerwechsel in Großbritannien sowie die Ankündigung neuer Zölle im Handelskonflikt zurückzuführen war. Eine leichte Erholung zum Ende des Quartals führte dazu, dass DAX und MDAX im dritten Quartal ein leichtes Plus von 0,2 % beziehungsweise 1,0 % verzeichneten. Positiv beeinflusst von den Unterhauswahlen in Großbritannien und der Abwendung von neuen Strafzöllen im Handelskonflikt zwischen den USA und China legten DAX und MDAX im vierten Quartal, insbesondere im Dezember, deutlich zu, sodass die Indizes das Quartal mit einem Anstieg von 6,6 % und 9,4 % beendeten.

Mit dem Marktumfeld entwickelte sich auch die Fraport-Aktie bei einem Schlusskurs von 75,78 € positiv (im Vorjahr: 62,46 €). Nach einem Kursanstieg von 9,2 % im ersten Quartal 2019 gewann die Aktie im zweiten Quartal weiter um 10,8 %. Im dritten Quartal schwächte sich die Entwicklung analog der Finanzmärkte auf ein leichtes Plus von 2,9 % deutlich ab. Das vierte Quartal war durch die schwächer als zuvor erwartete Passagierprognose für den Flughafen Frankfurt im Gesamtjahr 2019 geprägt, weshalb der Aktienkurs ein Minus von 2,6 % verzeichnete. Insgesamt lag der Zuwachs der Fraport-Aktie in 2019 bei 21,3 % beziehungsweise unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 31. Mai 2019 in Höhe von 2,00 € je Aktie bei 24,5 %.

Der Verkehr in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen hat sich unter Berücksichtigung der sich abschwächenden Wirtschaftsdynamik und Insolvenzen einzelner Fluggesellschaften insgesamt gut entwickelt. Darüber hinaus haben die positive Entwicklung des Netto-Retail-Erlöses je Passagier in Frankfurt sowie die Anhebung der Dividende für das Geschäftsjahr 2018 dazu beigetragen, das Vertrauen der Anleger in die Fraport-Aktie zu steigern. Gleichzeitig spiegelte der Fraport-Aktienkurs aber auch die laufenden und noch anstehenden Investitionen in die Flughafeninfrastruktur sowohl in Frankfurt als auch an den Konzern-Flughäfen in Peru, Brasilien sowie Griechenland und die damit zusammenhängende negative Free Cash Flow-Entwicklung in den folgenden Geschäftsjahren wider.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag zum Jahresschluss bei 7,0 Mrd € (im Vorjahr: 5,8 Mrd €). Die Aktie belegte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 22. Rang der 60 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 23). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (Xetra-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 51. Rang der MDAX-Titel (im Vorjahr: Rang 45). Mit durchschnittlich 128.953 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie in 2019 unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 160.367).

### Fraport-Aktie

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Eröffnungskurs in €	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00
Schlusskurs in €	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94
Veränderung absolut in € <sup>1)</sup>	+13,32	-29,40	+35,69	-2,77	+10,90	-6,35	+10,45	+5,94
Veränderung in % <sup>2)</sup>	+21,3	-32,0	+63,5	-4,7	+22,7	-11,7	+23,8	+15,6
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	78,68	96,94	91,86	58,94	62,30	57,77	57,41	49,37
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	61,44	61,56	55,26	45,25	48,04	47,19	42,33	38,41
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	73,20	79,18	74,12	51,77	56,34	52,13	48,83	44,70
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	128.953	160.367	173.015	173.666	151.188	100.101	118.554	156.604
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	7.007	5.776	8.494	5.192	5.443	4.436	5.020	4.052

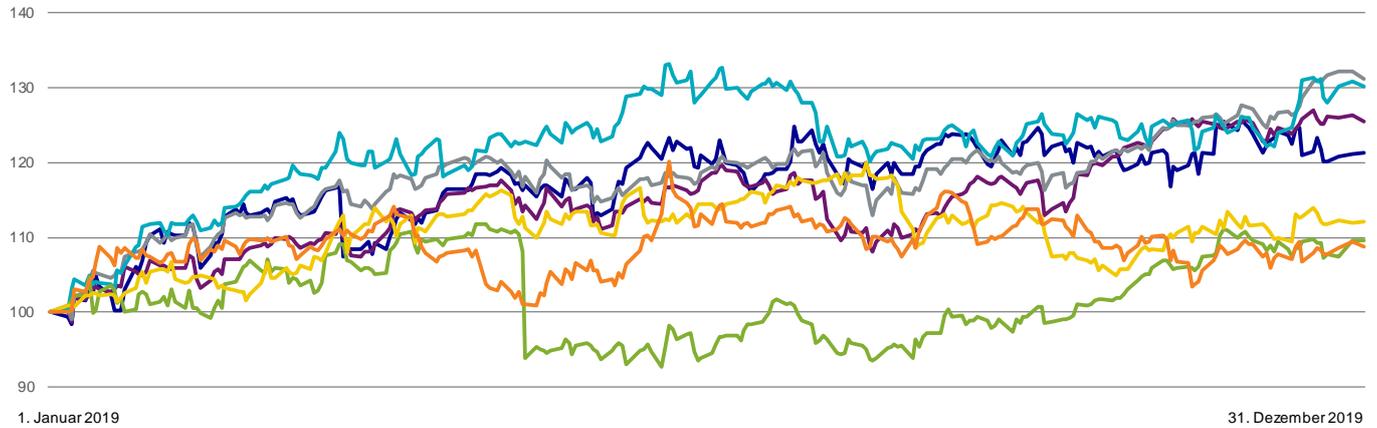
<sup>1)</sup> Veränderung inklusive Dividende: 2019: +15,32 € 2018: -27,90 €

<sup>2)</sup> Veränderung inklusive Dividende: 2019: +24,5 %, 2018: -30,4 %.

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: AENA +30,2 %, Aéroports de Paris +9,6 %, Flughafen Wien +12,2 %, und Flughafen Zürich +8,5 %.

#### Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2019

in % (auf 100 indiziert)

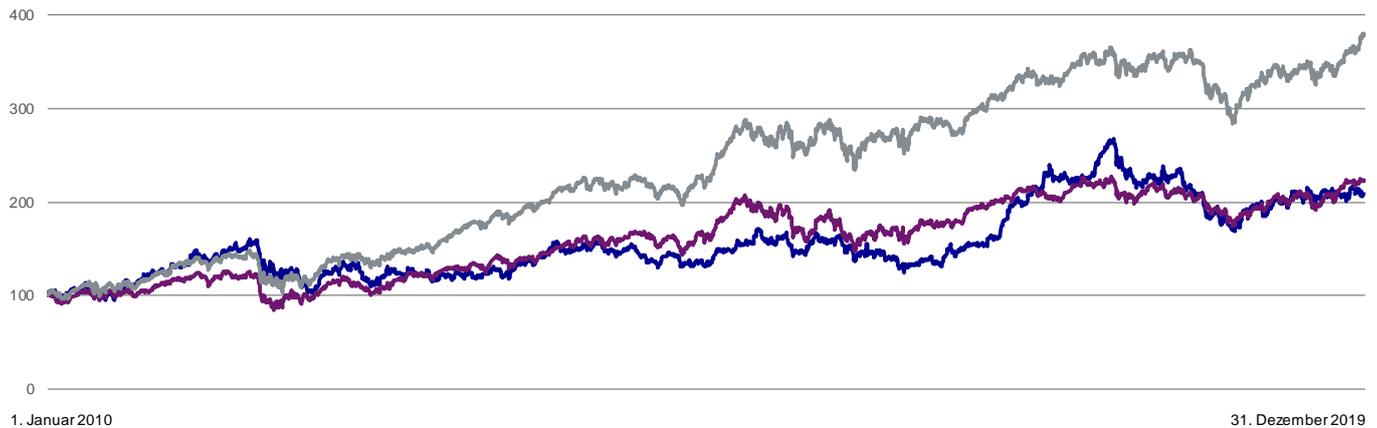


■ Fraport AG ■ DAX ■ MDAX ■ AENA ■ Aéroports de Paris ■ Flughafen Wien ■ Flughafen Zürich

Quelle: vwd group / EQS Group AG

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

in % (auf 100 indiziert)



■ Fraport AG ■ DAX ■ MDAX

Quelle: vwd group / EQS Group AG

#### Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

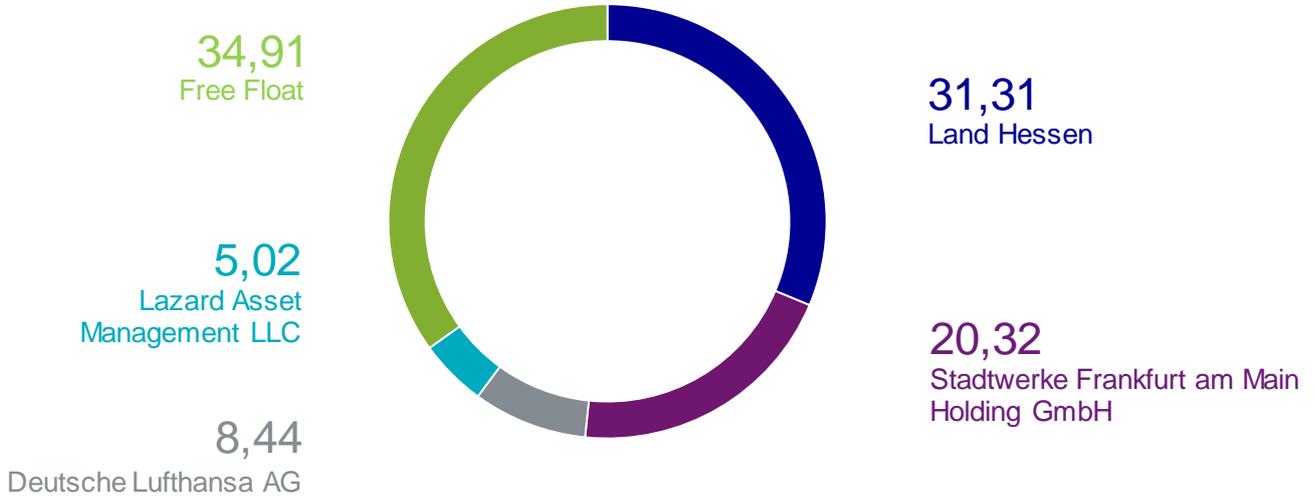
#### Stimmrechtsmitteilungen gemäß §§ 33 und 34 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	3. Januar 2019	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,11 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	15. Januar 2019	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,08 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	25. Januar 2019	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,92 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	5. Juni 2019	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,01 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	6. Juni 2019	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,82 %

<sup>1)</sup> Sämtliche Stimmrechte werden nach § 34 WpHG zugerechnet.

**Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2019<sup>1)</sup>**

in %



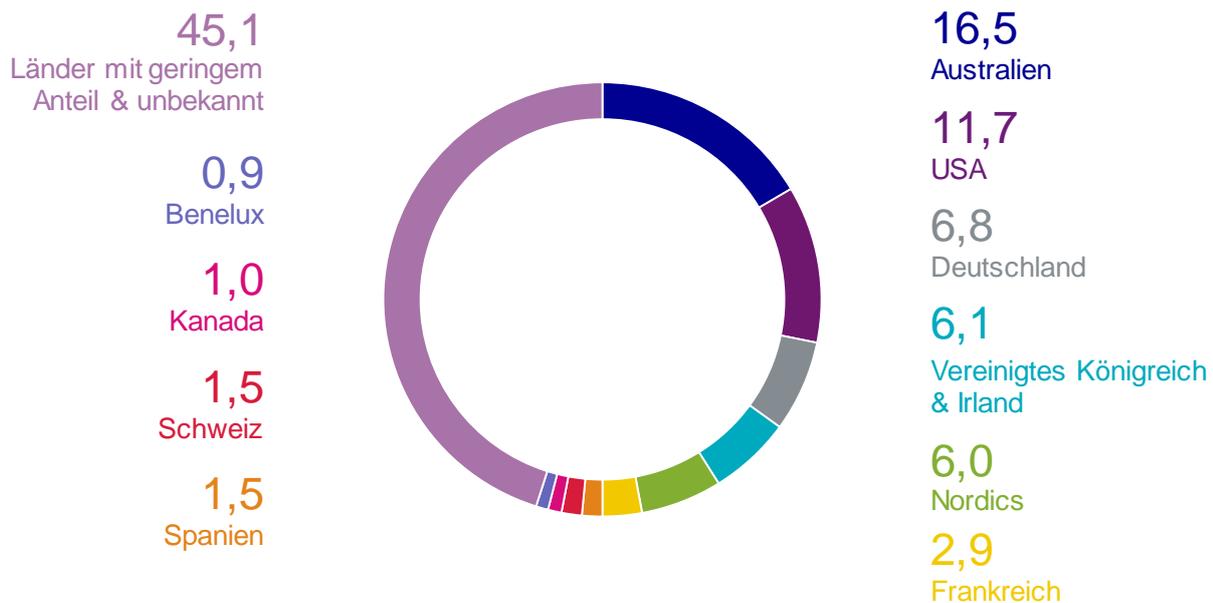
<sup>1)</sup> Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2019 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Die Mehrheit der rund 92,5 Mio Aktien entfällt mit zusammengerechnet 51,63 % auf deutsche Institutionen. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadt Frankfurt am Main 20,32 %, wobei dieser Stimmrechtsanteil mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH gehalten wird. Die Deutsche Lufthansa AG hielt 8,44 % beziehungsweise gut 7,8 Mio Stückaktien und ist damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Der Vermögensverwalter Lazard Asset Management LLC, als größter institutioneller Investor, hielt zum 31. Dezember 2019 5,02 %.

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

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

in %



<sup>1)</sup> Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2019 ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, der Deutschen Lufthansa AG und eigene Aktien. Anteile, die über mehrere Tochtergesellschaften gehalten wurden, wurden nicht zusammengefasst. Quelle: IPREO.

### **Dividende für das Geschäftsjahr 2019 (Gewinnverwendungsvorschlag)**

Fraport verfolgt eine kontinuierliche Dividendenpolitik. Ziel ist, die Aktionäre angemessen und langfristig orientiert an der Geschäftsentwicklung zu beteiligen. In diesem Zusammenhang strebt der Vorstand an, etwa 40 % bis 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG auszuschütten, wobei die Dividende je Aktie mindestens auf dem Vorjahresniveau liegt.

Für das Geschäftsjahr 2019 beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 2,00 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2019 von 75,78 € ergäbe sich daraus eine Dividendenrendite von 2,6 % (im Vorjahr: 3,2 %). Bemessungsgrundlage für die Dividendenhöhe ist der Jahresüberschuss der Fraport AG nach HGB. Der dafür vorgesehene Bilanzgewinn von 184,9 Mio € (im Vorjahr: 184,9 Mio €) würde damit – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 420,7 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 44,0 % entsprechen (im Vorjahr: 39,0 %).

### **Investor Relations (IR)**

Eine zeitnahe, konsistente und transparente Kommunikation mit Investoren und Analysten besitzt für die IR-Arbeit der Fraport AG höchste Priorität. Dabei pflegt das IR-Team den persönlichen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen sowie in Terminen am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- sowie Gruppentermine und Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens, dem Finanzvorstand und dem Vorstand Infrastruktur statt. Zentrales Thema der Gespräche waren in 2019 die Investitionen in die Errichtung des Terminals 3 und die unter anderem damit verbundene negative Free Cash Flow-Prognose über den Investitionszeitraum hinweg. Zum Jahresende rückte auch die sich abschwächende Verkehrsdynamik am Flughafen Frankfurt in den Fokus der Gespräche. Ebenfalls von Interesse waren die im Vorjahresvergleich positive Entwicklung des Retailgeschäfts, die weitere Entwicklung wesentlicher Airline-Kunden in Frankfurt, die Flughafenentgelte sowie die operativen Herausforderungen, vor allem im Zusammenhang mit den Sicherheitskontrollen. Im internationalen Geschäft wurden insbesondere die Verkehrsentwicklungen vor dem Hintergrund der Insolvenzen einzelner Reiseveranstalter und Fluggesellschaften, aber auch die laufenden und anstehenden Investitionen an den Konzern-Flughäfen in Peru, Brasilien sowie Griechenland thematisiert. Darüber hinaus waren mögliche Erweiterungen und Reduzierungen des Portfolios häufiges Gesprächsthema.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74840 oder per E-Mail unter [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de) zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die Hauptversammlung im Mai 2019 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter [www.meet-ir.de](http://www.meet-ir.de) rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

### **Hauptversammlung**

Auf der vergangenen Hauptversammlung am 28. Mai 2019 erhielt Fraport von seinen Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 81.711.093 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (88,37 % vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Konzern-Homepage unter [www.hauptversammlung.fraport.de](http://www.hauptversammlung.fraport.de) veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2019 wird am 26. Mai 2020 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt stattfinden.

## Kapitalmarktrelevante Daten

		2019	2018
Grundkapital Fraport AG <sup>1)</sup>	in Mio €	924,7	924,7
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	92.468.704	92.468.704
Anzahl Aktien im Umlauf zum 31. Dezember <sup>2)</sup>	Stück	92.391.339	92.391.339
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Jahresdurchschnitt)	Stück	92.391.339	92.391.339
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	+22,1	-30,4
Beta relativ zum MDAX		0,87	0,77
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	4,55	5,13
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	4,54	5,11
Kurs-Gewinn-Verhältnis		16,7	12,2
Dividende je Aktie <sup>3)</sup>	in €	2,00	2,00
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	184,9	184,9
Dividendenrendite zum 31. Dezember <sup>3)</sup>	in %	2,6	3,2
ISIN		DE 000 577 330 3	
Wertpapierkennnummer (WKN)		577 330	
Tickerkürzel Reuters		FRAG.DE	
Tickerkürzel Bloomberg		FRA GR	
Auswahlindizes		MDAX, FTSE4Good Index, Deutschland Ethik 30 Aktienindex, Ethibel Sustainability Index (ESI) Excellence Europe	

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

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

<sup>3)</sup> Vorgeschlagene Dividende (2019).

## Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG

Der Lagebericht der Fraport AG und der Konzern-Lagebericht sind zusammengefasst. Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem Jahresabschluss der Fraport AG, der nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt wurde. Daraus ergeben sich – im Vergleich zum Konzern-Abschluss nach IFRS - Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die im Wesentlichen die Rückstellungen und das Anlagevermögen betreffen. Der Anhang zum Jahresabschluss 2019 ist auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/publikationen](http://www.fraport.de/publikationen) verfügbar.

## Wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG

### Ertragslage

Für die Erläuterungen zu den Veränderungen der Ertragslage wird auf die Darstellung der Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling, die im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit der Fraport AG abbilden, verwiesen (siehe Kapitel „Ertragslage Segmente“).

Im Geschäftsjahr 2019 erzielte die Fraport AG verkehrsmengenbedingt leicht höhere **Umsatzerlöse** von 2.236,3 Mio € und damit 50,2 Mio € mehr als im Vorjahr (+2,3 %). Wie in den Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

Der Verkauf der Anteile an dem Konzern-Unternehmen Energy Air in Höhe von 12,8 Mio € war in den **sonstigen betrieblichen Erträgen** enthalten. Im Vorjahr enthielten diese die Erlöse aus dem Anteilsverkaufs an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (85,7 Mio €). Die **Gesamtleistung** verringerte sich um 49,2 Mio € auf 2.303,5 Mio € (-2,1 %).

Während sich die **Personal-** und **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** im vergangenen Geschäftsjahr leicht reduzierten, erhöhte sich der **Materialaufwand** unter anderem aufgrund gestiegener Aufwendungen für Fremdleistungen und Fremdpersonal. Der gesamte operative Aufwand betrug 1.620,5 Mio € (+30,7 Mio €).

Die Fraport AG erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr ein **EBITDA** in Höhe von 683,0 Mio € (–79,9 Mio €). Die **Abschreibungen** stiegen aufgrund von Nutzungsdaueranpassungen um 20,4 Mio € auf 335,8 Mio € (+6,5 %) und führten zu einem **EBIT** von 347,2 Mio € (–22,4 %).

Ursächlich für das deutlich bessere **Finanzergebnis** in Höhe von 63,9 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio €) war neben einem verbesserten Zinsergebnis (+19,9 Mio €) vor allem ein deutlich höheres Beteiligungsergebnis inklusive Ergebnisübernahmen (+38,9 Mio €). Letzteres ist insbesondere auf gestiegene Dividenden der Konzern-Unternehmen Antalya und Malta zurückzuführen.

Das **EBT** lag bei 411,1 Mio € (–9,2 %). Bei einer Steuerquote von 20,0 % (im Vorjahr: 24,2 %) lag der **Jahresüberschuss** mit 329,0 Mio € unter dem Vorjahreswert (–14,5 Mio € beziehungsweise –4,2 %). Vom Jahresüberschuss stellte der Vorstand 184,9 Mio € als Bilanzgewinn und 144,1 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen ein.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährige Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.236,3	Leichter Anstieg	2.186,2	+50,1	+2,3
EBITDA	683,0	Deutlicher Rückgang auf etwa 700 Mio €	762,9	–79,9	–10,5
Abschreibungen	335,8	Steigend	315,4	+20,4	+6,5
EBIT	347,2	Circa 370 Mio €	447,5	–100,3	–22,4
Finanzergebnis	63,9	Spürbare Verbesserung	5,4	+58,5	> 100
EBT	411,1	Spürbar unter dem Vorjahreswert	452,9	–41,8	–9,2
Jahresüberschuss	329,0	Spürbar unter dem Vorjahreswert	343,5	–14,5	–4,2
Dividende je Aktie (€)	2,00	Stabil	2,00	+0,0	+0,0

Aufgrund des unterhalb der prognostizierten Bandbreite liegenden Passagierwachstums von 1,5 % in Frankfurt nahmen die Erlöse aus Flughafenentgelte nicht in dem Umfang zu, wie dies in der Prognose 2018 geplant war. Daher lag das EBITDA und in Folge zunehmender Abschreibungen auch das EBIT unter den prognostizierten Werten. Die weiteren Kennzahlen entwickelten sich innerhalb der Prognose.

### Vermögens- und Finanzlage

#### Vermögens- und Kapitalstruktur

##### Aktiva

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Anlagevermögen	8.175,3	7.651,6
Umlaufvermögen	494,6	492,9
Rechnungsabgrenzungsposten	37,3	39,8
Aktive latente Steuern	49,7	49,1
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	1,3	3,5
<b>Gesamt</b>	<b>8.758,2</b>	<b>8.236,9</b>

##### Passiva

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Eigenkapital	3.479,0	3.334,8
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	6,9	8,0
Rückstellungen	509,9	510,5
Verbindlichkeiten	4.722,3	4.320,2
Rechnungsabgrenzungsposten	34,3	35,7
Passive latente Steuern	5,8	27,7
<b>Gesamt</b>	<b>8.758,2</b>	<b>8.236,9</b>

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2019 bei 8.758,2 Mio € und damit um 521,3 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+ 6,3 %).

Während sich das **Anlagevermögen** deutlich um 523,7 Mio € auf 8.175,3 Mio € (+6,8 %) erhöhte, war das **Umlaufvermögen** im Vorjahresvergleich unverändert bei 494,6 Mio € (+0,3 %) zu. Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Investitionen in das Projekt Ausbau Süd sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur.

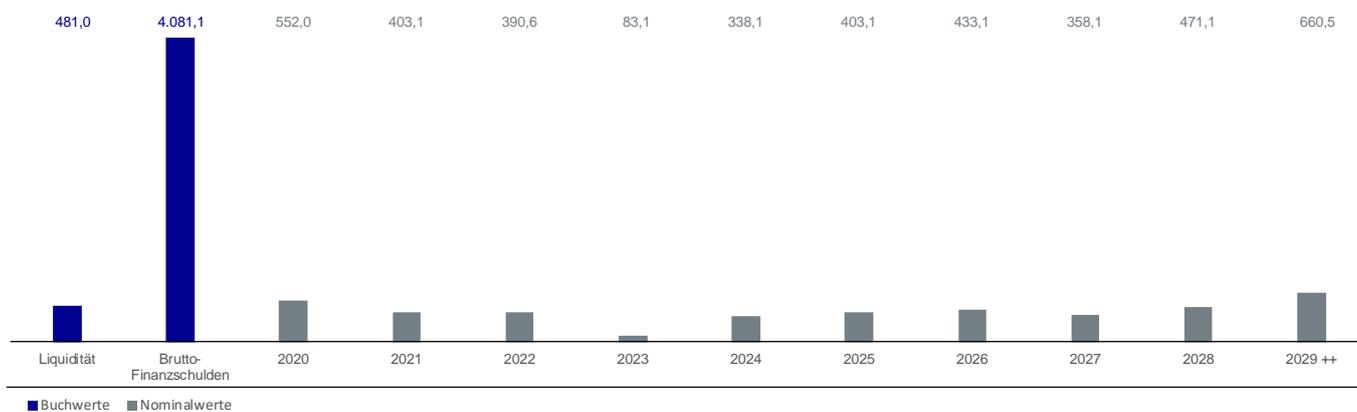
Das **Eigenkapital** nahm zum Bilanzstichtag 2019 vor allem durch Einstellungen in die Gewinnrücklagen um 144,2 Mio € auf 3.479,0 Mio € (+4,3 %) zu. Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr spürbar um 402,1 Mio € auf 4.722,3 Mio €. Dies ist vor allem auf Kreditaufnahmen zur Finanzierung des Ausbauprogramms zurückzuführen.

Die **Liquidität** zum 31. Dezember 2019 blieb mit 481,0 Mio € nahezu unverändert auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 476,8 Mio €). Die **Brutto-Finanzschulden** beliefen sich insgesamt auf 4.081,1 Mio € (im Vorjahr: 3.742,4 Mio €) aufgrund der höheren Investitionstätigkeit in Frankfurt. Daraus resultierten um 334,5 Mio € deutlich höhere **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 3.600,1 Mio € (im Vorjahr: 3.265,6 Mio €).

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2019 folgende Tilgungsstruktur aus:

### Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2019

in Mio €



Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus 53,7 % bilateralen Krediten, 42,6 % Schuld-scheindarlehen sowie 3,7 % Anleihen. Der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG lag unverändert bei annähernd 14 %, der fixe Anteil bei rund 86 %.

### Kapitalflussrechnung

#### Kapitalflussrechnung

in Mio €	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelbestand am 1. Januar	-192,2	-208,9	16,7	+8,0
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	622,0	586,3	35,7	+6,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-742,4	-425,1	-317,3	-
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-678,6	-321,4	-357,2	-
Mittelzu-/abfluss aus Finanzierungstätigkeit	55,9	-248,2	304,1	-
Finanzmittelbestand am 31. Dezember	-192,9	-192,2	-0,7	-0,4

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 35,7 Mio € auf 622,0 Mio € (+6,1 %). Bereinigt um die in der Kapitalflussrechnung berücksichtigten Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens lag der Operative Cash Flow bei 598,9 Mio € (bereinigter Wert 2018: 606,3 Mio €), was einem Rückgang um 7,4 Mio € entspricht. Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapiereanlagen** lag mit 742,4 Mio € aufgrund der gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd – um 317,3 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2018 (im Vorjahr: -425,1 Mio €). Der **Free Cash Flow** lag korrespondierend unter dem Wert des Vorjahres bei 6,9 Mio € (im Vorjahr: 237,9 Mio €).

Einschließlich der Mittelab- und -zuflüsse aus Finanzanlagen verzeichnete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 678,6 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 321,4 Mio €). Ursächlich für diese signifikante Veränderung waren neben der höheren Investitionstätigkeit im Vorjahresvergleich höhere Abgänge von Wertpapieren des Anlagevermögens.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 55,9 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 248,2 Mio €). Wesentliche Gründe für den Anstieg waren Veränderungen von Termingeldern sowie die Neuaufnahmen von Finanzkrediten.

Der **Finanzmittelfonds** belief sich daher zum Ende des Geschäftsjahres 2019 nahezu unverändert auf –192,9 Mio €.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährig Anpassung]	2018	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Sachanlagen	746,8	Deutlich über Vorjahresniveau	435,6	+311,2	+71,4
Operativer Cash Flow	622,0	Moderat über dem Wert des Vorjahres vorbehaltlich Änderungen des Netto-Umlaufvermögens	586,3	+35,7	+6,1
Free Cash Flow	6,9	Spürbarer Rückgang, weiterhin im positiven Bereich	237,9	–231,0	–97,1
Netto-Finanzschulden	3.600,1	Moderater Anstieg	3.265,6	+334,5	+10,2
Gearing Ratio (%)	109,3	In etwa auf dem Vorjahresniveau	103,7	+5,6 PP	–
Liquidität	481,0	In etwa auf dem Vorjahresniveau	476,8	+4,2	+0,9
Eigenkapital	3.479,0	Merklich über dem Vorjahreswert	3.334,8	+144,2	+4,3
Eigenkapitalquote (%)	37,6	Leichter Rückgang	38,2	–0,6 PP	–

Der aufgrund der Änderungen des Netto-Umlaufvermögens rückläufige Operative Cash Flow führte neben der höheren Investitionen in Sachanlagen aufgrund der Abschlagszahlung für den Flugsteig G sowie der Anteilerhöhung an Lima Airport Partners zu leicht höheren Netto-Finanzschulden als in der Prognose 2018 erwartet. Korrespondierend stieg die Gearing Ratio an.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2

Die weltweite Ausbreitung des neuartigen Coronavirus SARS-CoV-2 hat in den ersten zwei Monaten des Jahres 2020 stetig zugenommen. Der Vorstand hat zum 12. März 2020 eine aktualisierte Prognose erstellt, die die Entwicklung des Coronavirus bis zu diesem Zeitpunkt berücksichtigt. Es bestehen große Unsicherheiten wie die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen im Jahresverlauf ausfallen werden. Der Vorstand geht jedoch davon aus, dass die Ausbreitung des Coronavirus zu deutlich negativen Auswirkungen auf die Passagier- und Finanzentwicklung des Fraport-Konzerns führen wird (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104).

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

## Risiko- und Chancenbericht

Der Fraport-Konzern hat ein umfassendes konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System eingerichtet, das es Fraport ermöglicht, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen zu steuern und zu begrenzen sowie Chancen wahrzunehmen. Damit wird erreicht, dass potenzielle Risiken, die den Fraport-Konzern gefährden könnten, frühzeitig erkannt werden. Unter Risiko versteht Fraport künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen Ziele negativ beeinflussen können. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können.

### Risikostrategie und -ziele

Bei Fraport wird im Rahmen des integrierten Strategie- und Planungsprozesses stets darauf geachtet, dass die mit den Chancen verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Sichergestellt wird dies durch ein umfassendes

Risiko- und Chancenmanagement, das gewährleistet, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans erfolgt ein Abgleich mit der Chancen- und Risikostrategie, die sich aus der beabsichtigten Geschäftsentwicklung ergibt. Dadurch vermeidet Fraport Risiken, die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem originären Geschäftszweck stehen.

## Organisation des Risikomanagements

Der Fraport-Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement-System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management sämtlicher wesentlichen und bedeutenden Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er mit Aufstellung des Entwicklungsplans (EWP) auch die Risikostrategie und -ziele für den Konzern verabschiedet. Der Vorstand ernennt den Chief Risk Officer und die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA und ist Adressat des für den Konzern relevanten quartalsweisen Berichtswesens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und ist mit leitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der operativen und unterstützenden Unternehmensbereiche besetzt. Die Geschäftsführung des RMA wird durch die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System wahrgenommen. Die Geschäftsführung des RMA ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagementsystem- und IKS-Richtlinie im Fraport-Konzern verantwortlich. Der RMA gibt im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich die Risikoberichterstattung an den Vorstand frei.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche und Konzern-Gesellschaften; dies beinhaltet, dass wesentliche Risiken durch geeignete Maßnahmen gesteuert und mitigiert beziehungsweise auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden. Alle Beschäftigten sind dazu aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie für die Fraport AG und einer für die einzubeziehenden Konzern-Gesellschaften dokumentiert und eng mit dem zentralen Internen Kontroll-System verzahnt sowie in einer integrierten Risikomanagement-Softwarelösung abgebildet. Es folgt dem Rahmenwerk „COSO II“ (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzwirtschaft und Compliance ab. Das Risikomanagement-System umfasst lediglich Risiken. Eine Chancenabfrage erfolgt quartalsweise im Rahmen der Risikoberichterstattung durch die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System.

Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System legt im Rahmen eines jährlich durchzuführenden risikoorientierten Scoping-Verfahrens fest, welche Konzern-Gesellschaften in den standardisierten IKS-Prozess einzubeziehen sind. In diesem Prozess werden auf Basis einer jährlich aktualisierten Analyse inhärente Risiken entlang der wesentlichen Geschäftsprozesse erfasst, durch geeignete Kontrollaktivitäten mitigiert beziehungsweise auf ein angemessenes Niveau reduziert. Auf der Grundlage einer jährlichen Selbstbeurteilung (sogenanntes Control Self Assessment) der verantwortlichen Bereiche und Konzern-Gesellschaften wird die Wirksamkeit der wesentlichen Prozesskontrollen beurteilt und das Ergebnis dieser Effektivitätsprüfung im Anschluss an Vorstand und Aufsichtsrat berichtet. Durch die Verknüpfung des Risikomanagement-Systems mit dem IKS ist eine umfassendere Transparenz über die im Konzern vorhandenen wesentlichen und bedeutenden Risiken geschaffen sowie ein geschlossener „Risiko-Workflow“ etabliert.

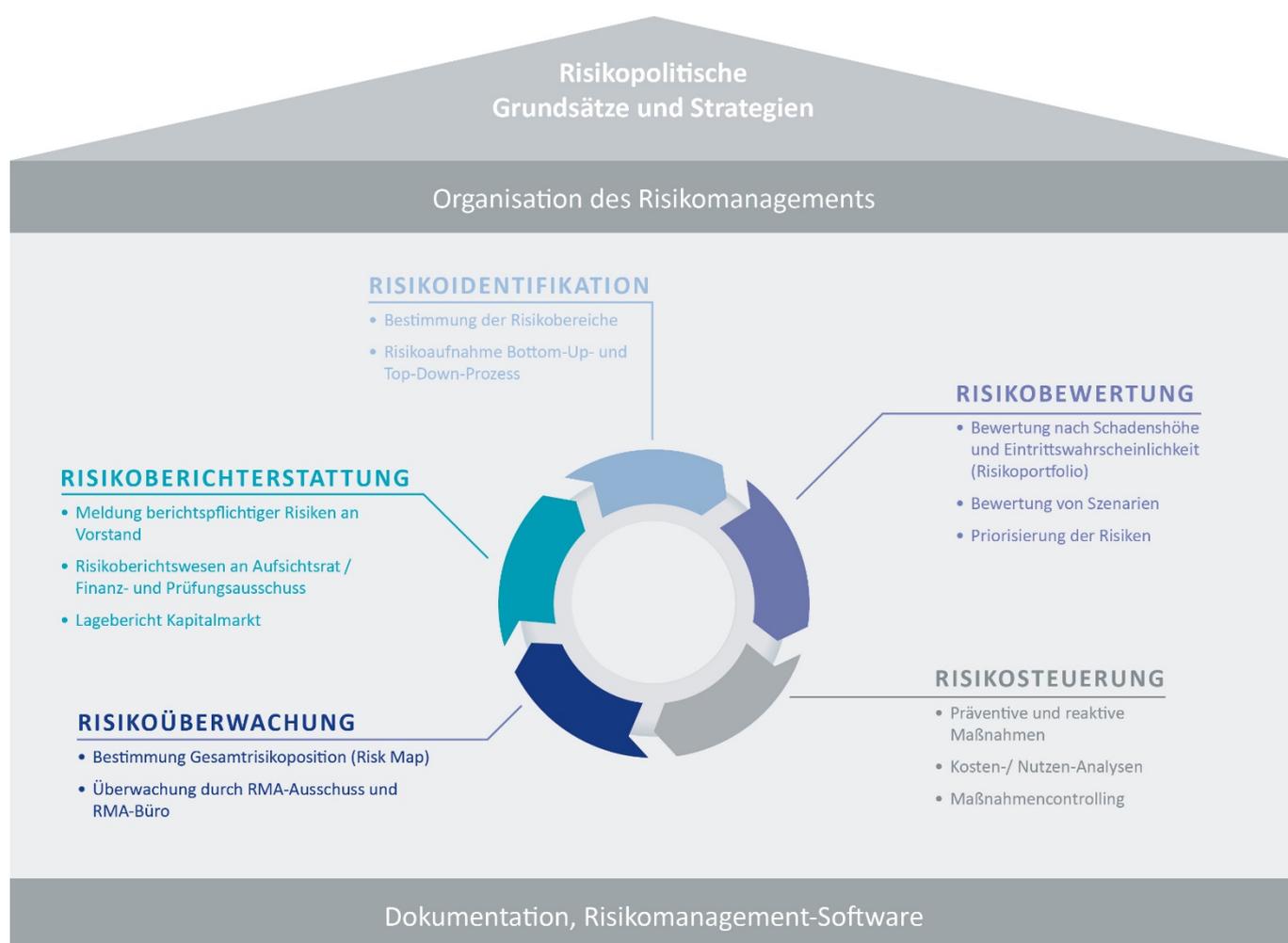
Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. Die zentrale Konzern-Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem des Fraport-Konzerns eingebunden.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen, die an ein solches System gestellt werden.

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

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert die Konzern-Gesellschaft Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH.

## Risikomanagement-Prozess



### Risikoidentifikation

Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften sowie top-down durch das zentrale Risikomanagement, den RMA und den Vorstand. Die eingesetzten Methoden der Risikoermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten sowie Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindikatoren aus dem regulatorischen, wirtschaftlichen und politischen Umfeld. Die Bereichsleitungen und Geschäftsführungen von Konzern-Gesellschaften tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche/Gesellschaften. Sie sind dazu verpflichtet, Risikobereiche kontinuierlich zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs und ihrer Gesellschaft quartalsweise an die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System zu berichten. Das zentrale Risikomanagement kann anhand der Risikomeldungen Risikotrends im Fraport-Konzern identifizieren. Neu identifizierte wesentliche Risiken sind im Rahmen der Ad-hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung umgehend zu melden.

## Risikobewertung

Die systematische Risikobewertung bestimmt das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit der identifizierten Risiken und ermöglicht eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele und -strategie des Fraport-Konzerns gefährden könnten beziehungsweise welche Risiken am ehesten bestandsgefährdenden Charakter haben. Dazu findet durch die verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche sowie die lokalen Risikomanagementbeauftragten der Konzern-Gesellschaften (= Risikoverantwortliche) eine Bestimmung der finanziellen Auswirkung und der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Auswirkung statt. Als Bezugsgrundlage dient jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen die Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten und bewerten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihrer längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadenshöhe) in die vier Kategorien „klein“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ unterteilt. Die Schadenshöhe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren (mediale Berichterstattung/Aufmerksamkeit, Auswirkungen auf Stakeholder) ein, die für die Reputation von Fraport bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in die vier Kategorien „unwahrscheinlich“, „möglich“, „wahrscheinlich“ und „höchstwahrscheinlich“ eingeteilt. Aus der Kombination von Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich die Risikostufe („gering“, „moderat“, „bedeutend“ und „wesentlich“).

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoreisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettorisiko wider.

Mit Inkrafttreten der überarbeiteten Risikomanagement-Richtlinie der Fraport AG und des Konzerns zum 1. Januar 2019 wurden die angepassten Schadenshöhen wirksam (siehe auch Berichtsmatrix auf Seite 90). Durch die Anhebung der Schadenshöhen ergaben sich keine wesentlichen Änderungen in der Berichterstattung an den Kapitalmarkt. Ferner wurden in den Richtlinien die Risikoberichterstattungspflichten im Zusammenhang mit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung (siehe auch Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ ab Seite 58) ergänzt.

## Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Darüber hinaus müssen allgemeine Strategien zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeitet werden. Zu diesen Strategien zählen Risikovermeidung, Risikoverringerung mit dem Ziel, die (finanzielle) Auswirkung beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren, Risikotransfer auf einen Dritten (zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen) oder die Risikoakzeptanz. Die Entscheidung über die Umsetzung der entsprechenden Strategie und/oder Maßnahmenpläne berücksichtigt auch die Kosten in Verbindung mit der Effektivität möglicher risikomindernder Maßnahmen. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System arbeitet dabei eng mit den Risikoverantwortlichen zusammen, um den Fortschritt risikomindernder Maßnahmen zu überwachen und deren Wirksamkeit aus einer Konzern-Perspektive zu beurteilen.

## Risikoüberwachung und -berichterstattung

Ziel des integrierten Risikomanagements ist es, eine transparente Darstellung der Risikosituation des Fraport-Konzerns zu gewährleisten. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System konsolidiert und aggregiert bei Bedarf dazu die quartalsweisen Risikomeldungen aus den Bereichen und Konzern-Gesellschaften und stellt diese dem RMA zur Bewertung der Risikosituation mittels einer „Risk Map“ zur Verfügung. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach dem systematischen und konzernweit einheitlichen Bewertungsmaßstab auf Basis ihrer Nettobewertung als „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

Im Falle von wesentlichen Änderungen bei zuvor gemeldeten Risiken beziehungsweise neu identifizierten „wesentlichen“ Risiken erfolgt eine Berichterstattung auch außerhalb der regulären Quartalsmeldung als Ad-hoc-Berichterstattung.

Zweimal jährlich erfolgt die Berichterstattung der „bedeutenden“ („orangefarbenen“) und „wesentlichen“ („roten“) Risiken einschließlich ihrer Veränderungen durch den Vorstand im Aufsichtsrat mit Schwerpunkt im Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die nachfolgende Darstellung zeigt die Adressaten der Risikoberichterstattung in Abhängigkeit von der Nettobewertung der Risiken:

## Berichtsmatrix

Eintrittswahrscheinlichkeit	Höchstwahrscheinlich >80%	gering	bedeutend	wesentlich	wesentlich
	Wahrscheinlich >50-80%	gering	moderat	wesentlich	wesentlich
	Möglich >20-50%	gering	moderat	bedeutend	wesentlich
	Unwahrscheinlich ≤ 20%	gering	gering	moderat	bedeutend
		Schadenshöhe			
		Klein ≤ 6 Mio. €	Mittel >6-20 Mio. €	Hoch >20-40 Mio. €	Sehr hoch >40 Mio. €

Berichtspflichtig an:

RMA-Büro
  RMA-Büro, RMA
  RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA
  RMA-Büro, RMA, Vorstand, FPA, Kapitalmarkt

Der beschriebene Prozess ermöglicht die Früherkennung von Entwicklungen, die den Fortbestand des Fraport-Konzerns gefährden könnten.

Integraler Bestandteil des Risikomanagement-Systems von Fraport ist zudem die Berücksichtigung finanzwirtschaftlicher Risiken. Dadurch wird die Abbildung von Finanzinstrumenten insgesamt und insbesondere auch von Sicherungsgeschäften in der Rechnungslegung überwacht und gesteuert. Dieser Prozess ist unter den finanzwirtschaftlichen Risiken („Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 Nr. 1 HGB und § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB) beschrieben. Bei Fraport stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-Systems dar.

## Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation sowie Auswirkungen auf die Stakeholder von Fraport haben könnten. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung teilweise stärker aggregiert, als sie zur internen Steuerung verwendet werden; die Aufgliederung erfolgt jedoch nach den gleichen Risikokategorien (strategische Risiken, operative Risiken, finanzwirtschaftliche Risiken und Compliance-Risiken), die auch in dem internen Risikomanagement-Berichtssystem verwendet werden. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services). Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

Die Fraport AG ist die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Risiken.

In der folgenden Übersichtstabelle werden die Veränderungen der Risiken zum Vorjahr kurz dargestellt. Im Anschluss daran findet sich eine ausführliche Beschreibung der Risiken.

**Risikübersicht**

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadenshöhe		Risikostufe	
<b>Strategische Risiken</b>						
Gesamtwirtschaftliche Risiken	Möglich	➔	Hoch	➔	Bedeutend	➔
Ausbreitung des Coronavirus	Wahrscheinlich	⬆	Sehr hoch	⬆	Wesentlich	⬆
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	Möglich	➔	Sehr hoch	➔	Wesentlich	➔
Entwässerung des Parallelbahnsystems	Möglich	➔	Sehr hoch	➔	Wesentlich	➔
<b>Operative Risiken</b>						
Risiken aus Investitionsprojekten	Möglich	➔	Sehr hoch	➔	Wesentlich	➔
Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten: Ausbau Lima	Möglich	➔	Sehr hoch	➔	Wesentlich	➔
Personalrisiken	Möglich	➔	Klein	➔	Gering	➔
Zusatzversorgung ZVK	Möglich	➔	Sehr hoch	➔	Wesentlich	➔
Risiken durch außergewöhnliche Störfälle	Unwahrscheinlich	➔	Sehr hoch	➔	Bedeutend	➔
Cyber-Risiken	Möglich	➔	Hoch	➔	Bedeutend	➔
<b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b>						
Zinsrisiken (kumuliert)	Unwahrscheinlich	➔	Mittel	⬇	Gering	⬇
Währungskursrisiken	Möglich	➔	Mittel	⬇	Moderat	⬇
Kreditrisiken	Unwahrscheinlich	➔	Klein	➔	Gering	➔
Sonstige Preisrisiken	Unwahrscheinlich	➔	Mittel	➔	Gering	➔
<b>Rechtliche und Compliance-Risiken</b>						
Compliance-Verstöße	Unwahrscheinlich	➔	Hoch	➔	Moderat	➔

⬆ gegenüber Vorjahr gestiegen      ➔ unverändert gegenüber Vorjahr      ⬇ gegenüber Vorjahr gesunken

**Strategische Risiken**

**Gesamtwirtschaftliche Risiken**

Vor der Ausbreitung des Coronavirus gingen die Wirtschaftsinstitute für das Jahr 2020 von einer Belebung der Weltwirtschaft aus (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104). Neben den negativen Auswirkungen einer Ausbreitung des Coronavirus bestehen weitere gesamtwirtschaftliche Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben. Das Wachstum im Euroraum dürfte insgesamt verhalten sein, wobei die Entwicklungen in den einzelnen Ländern sehr heterogen ausfallen dürften. Negativ auf das Wachstum der Euro-Länder könnten sich die wirtschaftlichen Folgen des Ausscheidens Großbritanniens (Brexit) aus der EU auswirken. Wachstumsbremsend wäre auch die Schwächung der EU durch divergierende Interessen der Mitgliedsländer beziehungsweise deren Regierungskonstellationen.

Die weiter bestehenden makroökonomischen Risiken in China (Beeinträchtigung durch Handelsrestriktionen, Strukturwandel), den USA (protektionistische Tendenzen), dem Nahen Osten (geopolitische Spannungen) und Russland (anhaltende Sanktionen) wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten die Entwicklung der Weltwirtschaft und in der Folge die exportorientierte deutsche Wirtschaft weiter dämpfen und sich damit auch negativ auf den Luftverkehr auswirken.

Neben den konjunkturellen Auswirkungen aus dem Ausbruch des Coronavirus wird die Wahrscheinlichkeit, dass die weiteren einzelnen dargestellten gesamtwirtschaftlichen Risiken eintreten als „möglich“ eingeschätzt. Den genannten Risiken wirkt positiv entgegen, dass Fraport stärker geografisch diversifiziert ist als in der Vergangenheit. Der Anteil der ausländischen Konzern-Gesellschaften am Konzern-Ergebnis hat in den letzten Geschäftsjahren deutlich zugenommen. Sollten die dargestellten gesamtwirtschaftlichen Risiken aber gleichzeitig und gebündelt eintreten, dann werden die potenziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport zusätzlich zu den negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des Coronavirus als „hoch“ eingeschätzt.

**Ausbreitung des Coronavirus**

Bei Auftreten eines internationalen Gesundheitsnotstands gemäß Erklärung der Weltgesundheitsorganisation (wie aktuell aufgrund des Coronavirus) steht der Flughafen Frankfurt als globales Passagierdrehkreuz in enger Abstimmung mit den zuständigen Gesundheitsbehörden und setzt nationale und internationale Vorschriften und Empfehlungen um. Die Ausbreitung des Coronavirus wird zu deutlich negativen Auswirkungen auf den erwarteten Geschäftsverlauf und die erwartete Ertragslage im Fraport-Konzern führen (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 104). „Sehr hohe“ finanzielle Auswirkungen (Schadenshöhe) für den Fraport-Konzern sind aus der längeren Beibehaltung oder dem Ausbau von Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus sowie aus einer Buchungszurückhaltung von Passagieren aufgrund der Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Coronavirus zu erwarten.

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

Der Erfolg eines internationalen Flughafens ist neben dem Nachfragevolumen seines Heimatmarktes, der lokalen Wettbewerbssituation und einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen weltweiten und dichten Streckennetzwerk, der Flottenstruktur und dem Tarifangebot der Fluggesellschaften.

Die globale Wirtschaftsentwicklung, die Erlössituation und zunehmender Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und zu Insolvenzen bei Fluggesellschaften geführt. Der an Intensität zunehmende Wettbewerb unter den Fluggesellschaften führt zu weiteren Marktaustritten. Anhaltende Angebotsreduzierungen sowie Insolvenzen einzelner Fluggesellschaften beeinflussen die Passagierentwicklungen vor allem an den touristisch geprägten Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt. Der Konzern-Flughafen in Ljubljana ist maßgeblich von der Insolvenz der Adria Airways betroffen. Zudem meldete im September 2019 der Reisekonzern Thomas Cook Insolvenz an. Fraport hat mit den Fluggesellschaften des Thomas Cook-Konzerns am Standort Frankfurt sowie bei Fraport Greece, den Konzern-Flughäfen Antalya sowie Varna und Burgas wesentliche Geschäftsbeziehungen. Vorbehaltlich kartellrechtlicher Genehmigungen sowie unter dem Vorbehalt des erfolgreichen Abschlusses des Insolvenzverfahrens der Condor Flugdienst GmbH sind mit der Übernahme der Fluggesellschaft Condor in die Polish Aviation Group für den Flughafen Frankfurt keine wesentlichen Auswirkungen im Pauschalreisemarkt gegeben. Die Insolvenzen der weiteren Thomas Cook-Fluggesellschaften könnten allerdings an den Konzern-Flughäfen Antalya, Fraport Greece, Varna und Burgas zumindest temporär zu Angebotsreduzierungen führen.

Mit steigenden Kerosinpreisen, zunehmenden steuerlichen Belastungen und weiterhin intensivem Wettbewerb ist eine fortschreitende Konsolidierung der Fluggesellschaften wahrscheinlich. Möglich sind ferner Stationierungsentscheidungen von Fluggesellschaften zum Nachteil einer der Konzern-Flughäfen, geänderte Streckenführungen von Flugzeugen und sich ändernde Kundenpräferenzen für Zielmärkte, Flughäfen und Fluggesellschaften.

Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten, wie am neuen Istanbul-Airport, bedeuten eine massive Angebotsausweitung, die zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen könnte. Diese können zum Nachteil für den Standort Frankfurt (und somit für Fraport) führen. Am Standort Frankfurt wirken diesem Risiko insbesondere Investitionen in die Kapazitätsausweitung entgegen. Auch innerhalb Europas können durch den Ausbau von Wettbewerbs-Hubs oder durch veränderte Schwerpunktsetzungen der Airlines Abzugseffekte im Umsteigerverkehr entstehen. Dies gilt insbesondere für den Flughafen München, an dem das Langstreckenangebot und die Konnektivität gezielt ausgebaut werden.

Neue Flugzeugmuster mit Reichweiten um 7.000 km ermöglichen Direktverkehre von/zu kleineren Flughäfen, auch interkontinental. Diese könnten Umsteigerverkehre an traditionellen Hubs wie dem Flughafen Frankfurt reduzieren. Durch die Stilllegung der Boeing 737 Max könnten Fluggesellschaften sich gezwungen sehen, ihre Flottenerweiterungen zu reduzieren, wenn eine Wiederinbetriebnahme dieses Flugzeugmodells sich längerfristig verzögert oder gar unmöglich wird. Das könnte auch negative Folgen für die Angebotsentwicklung am Flughafen Frankfurt nach sich ziehen.

Weiterhin besteht aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks das potenzielle Risiko, dass zukünftige Kapitalkosten aus den geplanten Investitionen eventuell nur eingeschränkt in die erzielbaren Entgelte eingepreist werden können oder sich Auswirkungen auf die erzielbaren Entgelte ergeben könnten.

Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene greifen in Form von Steuern, Gebühren und Auflagen, wie zum Beispiel die Erhöhung der Luftverkehrssteuer ab dem 1. April 2020, der EU-Emissionshandel, die CO<sub>2</sub>-Regulierung, Lärmschutzauflagen und Nachtflugverboten einseitig in den Markt und damit in den Wettbewerb ein. Es besteht somit die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig bei sich verstärkenden Einschränkungen Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Die Fluggäste würden vermehrt zu von politischen Reglementierungen nicht betroffenen Drehkreuzen im Ausland abwandern. Nicht ausgeschlossen werden können auch Risiken, die eher mittel- bis langfristig in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen bestehen. In Europa könnte die bei wachsendem Luftverkehr immer knappere Kapazität im Luftraum zu Kapazitätsengpässen für das Wachstum führen.

Eine weitere Schwächung der Wettbewerbssituation des Frankfurter Flughafens könnte sich ergeben, wenn die in der politischen Diskussion teilweise geforderten zusätzlichen Einschränkungen des Flugbetriebs (zum Beispiel erweitertes Nachtflugverbot, Lärmobergrenzen, Verschärfung der Verspätungsregelungen) tatsächlich juristisch verbindlich umgesetzt würden, was – je nach

Ausgestaltung – die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts Frankfurt langfristig negativ beeinflussen könnte und Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsstrukturen am Standort Frankfurt hätte.

Aus der aktuell kritischen Auseinandersetzung („Flugscham“, „Fridays for Future“, „Greta-Effekt“) mit der ökologischen Wirkung und den Kosten des Flugverkehrs lässt sich derzeit noch kein wesentlicher Flugverzicht feststellen. Zukünftig könnte sich jedoch ein verändertes Reiseverhalten negativ auf die Nachfrageentwicklung auswirken. Wachstumshemmend auf den Luftverkehr könnten sich auch weitere regulatorische Eingriffe zur Verteuerung von Flugreisen im Rahmen der Klimadiskussion auswirken.

Wie sich in den vergangenen Jahren gezeigt hat, können terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden zunächst starke Rückgänge bei der Zahl der Flugreisen bewirken und in der Folge die Wahl des Reiseziels beeinflussen. Ein damit verbundener Rückgang im Outgoing- und Incoming-Tourismus in Deutschland schlägt dann ebenfalls negativ auf den Verkehr am Flughafen Frankfurt durch. Dies gilt ebenso für die Regionen, in denen die Fraport-Konzern-Flughäfen liegen beziehungsweise ihre Hauptzielgebiete haben. Darüber hinaus können eingeschränkte Überflugmöglichkeiten über Krisenherde oder Flugverbote zwischen Staaten zu weiteren Angebotseinschränkungen führen.

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung und Adressierung von potenziellen negativen Veränderungen, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung an den Konzern-Flughäfen versucht Fraport diesen Risiken, soweit möglich, zu begegnen. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt Fraport die potenzielle Auswirkung (Schadenshöhe) dieser Risiken als „sehr hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein.

### **Entwässerung des Parallelbahnsystems**

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnensystem könnten in Abhängigkeit von Untersuchungsergebnissen aufgrund zu erwartender behördlicher Anordnungen Investitionen von bis zu 300 Mio € in qualifizierte Entwässerungssysteme für das Parallelbahnsystem erforderlich werden. Es besteht das Risiko, dass die obere Wasserbehörde bei Nachweisen von Enteisungsmitteln im Grundwasser die Forderung nach einer qualifizierten Entwässerung erhebt und eine entsprechende wasserrechtliche Anordnung erlässt. Die Schadenshöhe wird als „sehr hoch“, die Risikostufe als „wesentlich“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „möglich“ eingeschätzt.

## **Operative Risiken**

### **Risiken aus Investitionsprojekten**

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Die jährlich aktualisierte Investitionsplanung von Fraport deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab und führt die Bauinvestitionen in zwei getrennten Programmen: „FRA-Nord“ für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie „Ausbau“ für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte.

Wie bereits zum 30. September 2019 berichtet belaufen sich die Investitionen in das Projekt Ausbau Süd aufgrund von Baupreissteigerungen und sich im Rahmen des Baufortschritts konkretisierenden Planungsständen auf rund 4 Mrd €. Im Jahr 2021 entsteht zunächst der Flugsteig G mit einer Kapazität von 4 – 5 Mio Passagieren. Parallel zu dem weiter laufenden Hochbau wurde Ende 2019 auch mit dem Innenausbau begonnen. Der Flugsteig G wird ein vollwertiges und modernes Abfertigungsgebäude und später in das Terminal 3 integriert. Nachdem der Tiefbau der Gebäude nahezu abgeschlossen ist, hat der Hochbau auch in den weiteren Bauabschnitten begonnen. Die Fertigstellung des Terminal-Hauptgebäudes mit den Flugsteigen H und J ist für 2023 geplant. Damit steigt die Kapazität auf bis zu 21 Mio Fluggäste. Zu einem späteren Zeitpunkt kann Terminal 3 um den Flugsteig K erweitert werden. Die Kapazität steigt mit dem Vollausbau auf circa 25 Mio Reisende.

Neben Risiken aus Baupreissteigerungen können zum Beispiel Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen. Langlaufende Investitionsprojekte, wie zum Beispiel das Projekt „Ausbau Süd“, unterliegen darüber hinaus Risiken in Bezug auf externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Krisen oder Kunden-/Marktentwicklungen, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstigen rechtlichen Anforderungen. Für den Umgang mit PFC-haltigem Aushubmaterial, welches auf dem Gelände des Projekts Terminal 3 und Pier G festgestellt wurde, laufen Abstimmungen mit der zuständigen Behörde. Eine abschließende Beurteilung des Risikos ist aufgrund von Unsicherheiten in Bezug auf die Anforderungen einer Ende 2019 vom Land Hessen erlassenen Leitlinie noch nicht möglich. Die Auswirkungen der neuen Leitlinie werden aktuell analysiert.

Um diesen potenziellen Risiken angemessen begegnen zu können, werden Monitoring-Maßnahmen durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dazu erfolgen unter anderem eine aktive Marktbearbeitung sowie ein konsequentes Änderungsmanagement, um möglichen Kostensteigerungen zu begegnen.

Die potenzielle Schadenshöhe aus den Investitionsprojekten beträgt netto rund 400 Mio € (Schadenshöhe: „sehr hoch“). Unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen wird die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ eingeschätzt.

### **Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten (Segment International Activities & Services)**

Die Flughafen-Betreiberprojekte und Unternehmensbeteiligungen im Ausland unterliegen, wie die Fraport AG am Standort Frankfurt selbst, grundsätzlich allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken sowie branchenspezifischen Marktrisiken. Einzelne ausländische Standorte bergen darüber hinaus allgemeine politische Risiken.

Grundsätzlich können die Engagements von Fraport außerhalb des Standorts Frankfurt zum einen in kapitalintensive Investitionen, wie den Erwerb langfristiger Konzessionen oder den Erwerb von Anteilen an Flughäfen, und zum anderen in Geschäftsmodelle mit keinem oder nur geringem Kapitaleinsatz, wie den Abschluss von Dienstleistungsverträgen (Managementverträgen), unterschieden werden. Fraport agiert dabei auch in Ländern, wie beispielsweise Brasilien, China, Russland und der Türkei, die für Investoren grundsätzlich höhere Risiken bergen können, als dies für Investitionen in Deutschland der Fall ist. Zu diesen Risiken gehören typischerweise Länder-, Markt- und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten.

Sowohl aus biederstrategischen als auch aus risikominimierenden Gründen arbeitet Fraport dabei oft mit einem lokalen Partner zusammen, der über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gepflogenheiten verfügt. Im Rahmen größerer Investitionen setzt Fraport in Abhängigkeit von den Projektbedingungen häufig Projektfinanzierungen ein, die keinen oder nur einen limitierten Rückgriff auf die Fraport AG als Kapitalgeberin zulassen. Diese auch als Non- oder Limited-Recourse bezeichneten Projektfinanzierungen werden zur Risikoreduzierung eingesetzt. Davon unabhängig unterliegen das gezeichnete Eigenkapital der jeweiligen Projektgesellschaft und die von der Fraport AG ausgereichten Gesellschafterdarlehen einem Ausfallrisiko. Die Fraport AG bedient sich zur Minimierung von letztgenannten Ausfallrisiken, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, Investitionsschutzversicherungen.

Im Zusammenhang mit den bestehenden Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und des Konsumverhaltens der Passagiere Risiken. Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr könnten die Ertragsentwicklung der Konzessionsgesellschaften wesentlich nachteilig beeinflussen, woraus sich folglich „wesentliche“ Risiken für die Projektfinanzierung beziehungsweise das investierte Kapital ergäben. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen zum Nachteil der Flughafenbetreiber entstehen. Dies impliziert ferner Risiken, wie zeitliche Verzögerungen im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau und der Weiterentwicklung von Flughafeninfrastruktur innerhalb verbindlich festgelegter Zeiträume.

Für den von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, bestehen derzeit hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Flughafens verschiedene Unsicherheiten. Aufgrund der Größe und der Komplexität des Projekts zum Bau einer neuen Start-/Landebahn und eines neuen Terminals kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Abweichungen der geplanten Kosten kommen könnte. Die Mobilisierung für das erste Arbeitspaket, Abräumen und Abriss von nicht benötigter Erd- und Baumasse, erfolgte im Dezember 2019. Die weiteren Bauarbeiten für die Start-/Landebahn sollen sukzessive Mitte 2020 beginnen, mit einer geplanten Fertigstellung im zweiten Halbjahr 2022. Der Baubeginn für das Terminal ist für Ende 2020/Anfang 2021 vorgesehen, mit einer geplanten Fertigstellung im Jahr 2024. Neben üblichen Baurisiken können auch weiterhin Risiken aus umweltrechtlichen, sozialen und anderen Rahmenbedingungen nicht ausgeschlossen werden. Im Falle eines Eintritts handelt es sich mutmaßlich um ein „wesentliches“ Risiko.

### **Personalrisiken**

Im Zuge des demografischen Wandels wird der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte – insbesondere am Standort Frankfurt – zunehmen. Dies betrifft sowohl die Akquise neuer Fach- und Führungskräfte als auch das Halten bestehender Be-

schäftigter. Um dem Risiko, den Personalbedarf nicht decken zu können, angemessen begegnen zu können, hat Fraport Maßnahmen in den Feldern „Qualifikation“, „Engagement“ und „Arbeitszufriedenheit“ ergriffen. Um die Bewerberzahlen zu erhöhen, wurde beziehungsweise wird eine breit aufgestellte Recruitingkampagne mit verschiedenen Aktionen (Mitarbeiter werben Mitarbeiter, Mitarbeiter als Jobbotschafter, verstärkte Präsenz über diverse Medienauftritte) durchgeführt. Aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadenshöhe) des Risikos als „klein“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ eingeschätzt.

Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). Diese ist – wie die gesetzliche Rentenversicherung – als Solidarmodell ausgestaltet. Dies bedeutet, dass die aktuellen Umlagen und Sanierungsgelder für die aktuellen Rentenzahlungen verwendet werden. Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Insofern lässt sich nicht ausschließen, dass die ZVK zum Ausgleich der wachsenden Deckungslücke weitere Ausgleichsbeträge erheben könnte. Mit einer erhöhten Arbeitgeberumlage und Arbeitnehmer-Eigenbeteiligung wird dem steigenden Finanzierungsbedarf der betrieblichen Altersvorsorge begegnet. Angesichts der hohen Komplexität des Themas und ungeklärter rechtlicher Fragen ist eine präzise Schätzung der potenziellen finanziellen Auswirkung (Schadenshöhe) derzeit nicht möglich; die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „möglich“ eingeschätzt. Sollte sich das Risiko jedoch realisieren, wäre die Auswirkung „sehr hoch“.

### **Risiken durch außergewöhnliche Störfälle**

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und an den übrigen Konzern-Flughäfen kann durch lokale Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen, Drohnenflüge in der Nähe des Flughafens sowie Ereignisse, die den Betrieb des nationalen und internationalen Luftverkehrs (wie Naturkatastrophen, Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Epidemien) beeinflussen, beeinträchtigt werden.

Fraport hat eine Reihe von Vorkehrungen getroffen, um solche negativen Auswirkungen zu minimieren beziehungsweise ihnen entgegenzuwirken.

Um die zentrale IT-Infrastruktur und die kritischen Betriebssysteme vor erheblichen negativen Auswirkungen zu schützen, haben Fraport und die anderen Konzern-Flughäfen Pläne für die Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe) sowie die Wiederherstellung der IT-Dienste entwickelt. Ferner ist in Frankfurt ein zentraler Krisenstab eingerichtet, der bei Notfällen die flughafenweite Koordination aller notwendigen Prozesse durchführt. Um diese Pläne und Maßnahmen auf ihre Angemessenheit zu verifizieren und kontinuierlich zu verbessern, werden regelmäßig Ausfallszenarien nachgestellt und Übungen durchgeführt.

Im Hinblick auf Risiken durch den Eingriff von Drohnen in den Flugverkehr am Frankfurter Flughafen unterstützt Fraport die Deutsche Flugsicherung sowie die Bundes- und Landespolizei, die für die Detektion beziehungsweise Abwehr von Drohnen zuständig sind, mit zahlreichen Maßnahmen. So wurde beispielsweise eine Awareness-Kampagne mit dem Ziel, das Bewusstsein und die Sensibilität für den verantwortungsvollen Umgang und Betrieb mit Drohnen zu schärfen und nachzuhalten, gestartet. Fraport arbeitet zudem eng mit Behörden und Gremien, wie der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zusammen, um einen Erfahrungsaustausch zu technischen Entwicklungen und Erprobungen sowie aktuellen Bedrohungslagen herzustellen.

Zusätzlich zu diesen vorbeugenden Maßnahmen deckt der Versicherungsschutz der Fraport AG die üblicherweise bei Flughafenunternehmen versicherbaren Risiken ab. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, die gesetzliche Haftpflicht der Fraport AG aus allen betrieblichen Eigenschaften, Rechtsverhältnissen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Frankfurt sowie alle betriebs- und branchenüblichen beziehungsweise notwendigen und im Betrieb bestehenden Zusatzrisiken. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf die in den Sparten der Sach- und Haftpflichtversicherungen versicherbaren Schäden durch Terrorismus. Für etwaige durch Unfall verursachte Umweltschäden besteht sowohl für die Fraport AG als auch für die Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50 % im Inland Versicherungsschutz für gesetzliche sowie auch öffentlich-rechtliche Ansprüche.

Ausländische Konzern-Gesellschaften decken die beschriebenen Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolicen ab.

Sollte eines der beschriebenen Risiken eintreten, könnte dieses je nach Schwere – trotz eines möglichen Versicherungsschutzes – „sehr hohe“ finanzielle Auswirkungen (Schadenshöhe) haben. Diese Einschätzung berücksichtigt die weitreichenden Folgen, die zum Beispiel Naturkatastrophen oder Anschläge mit terroristischem Hintergrund für das Fraport-Geschäft haben könnten. Da solche außergewöhnlichen Störfälle eher selten sind, schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit als „unwahrscheinlich“ ein.

### **Cyber-Risiken**

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe der Fraport AG werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Ein schwerwiegender Systemausfall oder ein wesentlicher Datenverlust könnte zu gravierenden Betriebsunterbrechungen und Sicherheitsrisiken führen. Daneben könnten Viren- und Hackerangriffe zu Systemstörungen und schließlich zum Verlust von geschäftskritischen und/oder vertraulichen Daten führen. Um diesen Risiken zu begegnen, sind die unternehmenskritischen IT-Systeme grundsätzlich redundant ausgelegt und optional in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Restrisiken, resultierend aus Architektur und Betrieb der IT-Einrichtungen, sind naturgemäß nicht gänzlich auszuschließen.

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit konkret gewachsene und weiter wachsende Gefahr von Cyber-Attacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, das insbesondere die unternehmenskritischen IT-Systeme der Fraport AG sowie deren Verfügbarkeit in den Fokus stellt, trägt Fraport dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und deren Einhaltung wird überprüft. Im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen Anforderungen des IT-Sicherheitsgesetzes für kritische Infrastrukturen (KRITIS). Das Ziel ist, durch die Selektion von Sicherheitsmaßnahmen, die Zuordnung der Maßnahmen zu vordefinierten Vertrauensleveln und die gegenseitige Prüfung, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

Die IT-Systeme haben eine große Bedeutung für alle Geschäfts- und Betriebsprozesse von Fraport. Trotz der eingerichteten vorbeugenden und proaktiven Schutzmaßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadenshöhe) eines IT-Ausfalls infolge einer Cyberattacke „hoch“ eingeschätzt, die zugehörige Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „möglich“ eingestuft.

### **Finanzwirtschaftliche Risiken**

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

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport durch die 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. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich (zu weiteren Ausführungen wird auf den Konzern-Anhang Tz. 46 verwiesen). Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Treasury-Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Konzerns haben. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

**Zinsrisiken** resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden für einen Großteil der Finanzverschuldung Festzinsvereinbarungen abgeschlossen. Sofern Zinsderivate zur Zinssicherung abgeschlossen wurden, bei denen im Ausnahmefall das Grundgeschäft nicht zustande gekommen beziehungsweise weggefallen ist, besteht das Risiko,

dass sich bei Absinken des Marktzinsniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Fraport schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit von Zinsrisiken als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadenshöhe) kumuliert als „mittel“ ein.

**Währungskursrisiken** bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, entweder durch fortlaufenden Verkauf dieser Währung oder durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „möglich“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadenshöhe) als „mittel“ ein. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus der zeitlichen Verschiebung der Finanzierung des Ausbauprojektes in Lima.

**Kreditrisiken** für Fraport ergeben sich zum einen aus originären Finanzinstrumenten. Solche Risiken entstehen zum Beispiel beim Kauf von Wertpapieren im Rahmen des Asset Managements und umfassen das Ausfallrisiko des Emittenten. Zum anderen entstehen Kreditrisiken im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass der Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB–“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich schlechter als „BBB–“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat getroffen.

Ferner sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen möglich. Die Emittentenbeziehungsweise Emissionsratings der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die laufende Berichterstattung bezüglich der Kontrahenten verfolgt. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend zu der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert. Fraport stuft unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Maßnahmen die potenziellen finanziellen Auswirkungen (Schadenshöhe) von Kreditrisiken als „klein“ und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten als „unwahrscheinlich“ ein.

**Sonstige Preisrisiken** resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen. Dies hat zunächst aber keinen Einfluss auf den Cash Flow. Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird. Auch ohne besondere Maßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit sonstiger Preisrisiken als „unwahrscheinlich“, die Schadenshöhe als „mittel“ ein.

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf die Tz. 46 des Konzern-Anhangs verwiesen.

### **Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken**

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme verfolgt Fraport bisher eine Strategie der „Vorratsfinanzierung“ und sichert damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen. Die Mittel aus dieser strategischen Liquiditätsreserve stehen unverändert zur Verfügung. Für die Zukunft sind zur Vorratsfinanzierung ergänzend beziehungsweise ersatzweise auch fest zugesagte zusätzliche Kreditlinien vorstellbar.

### **Rechtliche Risiken und Compliance-Risiken**

Als international operierender Konzern unterliegt Fraport einer Vielzahl von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken sowie deren Änderungen, durch die der künftige Geschäftserfolg von Fraport negativ beeinflusst werden könnte. Von wesentlicher Bedeutung sind neben den branchenspezifischen Bestimmungen des Luftverkehrsrechts, des Planungs- und Umweltrechts und sicherheitsrelevanten Bestimmungen die allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, Kartellrechts, Datenschutzrechts und des Arbeitsrechts sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen. Die Rechtsabteilungen von Fraport und deren Konzern-Gesellschaften begleiten die rechtlichen Entwicklungen einschließlich der einschlägigen Rechtsprechung, informieren die betroffenen Geschäftsbereiche über Änderungen und wirken dabei mit, sich etwaig ergebende Risiken zu begrenzen.

Ferner besteht das Risiko, dass Organe und/oder Mitarbeiter gegen Gesetze, interne Richtlinien oder von Fraport anerkannte Standards guter Unternehmensführung verstoßen. Dazu zählen auch das Risiko von Korruption, Betrug- oder Finanzmanipulation mit der Folge, dass Fraport Vermögens- und/oder Reputationsschäden erleidet. Durch den Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation, verabschiedet in der Konzern-Richtlinie zum Compliance Management System, sowie die Implementierung eines Compliance-Programms unter anderem durch den für alle Mitarbeiter verbindlichen Verhaltenskodex, deren risikoorientierte Schulung sowie die permanente Fortentwicklung des zentralen IKS wirkt Fraport diesen potenziellen Risiken proaktiv entgegen. Zusätzlich hat Fraport verschiedene Hinweisgebersysteme im Einsatz, an die sich Mitarbeiter, aber auch Externe vertrauensvoll und anonym wenden können. Darüber hinaus erfolgt eine regelmäßige Prüfung der geltenden Richtlinien auf Aktualität und Angemessenheit. Alle vom Vorstand verabschiedeten Richtlinien sind für alle Mitarbeiter frei über das Intranet zugänglich. Ferner dokumentiert Fraport wichtige Geschäftsprozesse, um Transparenz zu schaffen, und fördert die Umsetzung geeigneter Kontrollmechanismen. Angesichts der zuvor beschriebenen effektiven Compliance-Strukturen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Compliance-Verstoßes mit einer „hohen“ potenziellen Auswirkung (Schadenshöhe) als „unwahrscheinlich“ eingestuft.

### **Sonstige rechtliche Risiken**

Steuerliche Risiken mit Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung können sich für Fraport aus Änderungen steuerlicher Vorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften ergeben. So besteht im Zusammenhang mit noch offenen steuerlichen Außenprüfungen das Risiko von Steuernachzahlungen, das auf Basis von Wahrscheinlichkeitsüberlegungen gegebenenfalls bilanziell in Steuerrückstellungen abgebildet wird.

Zur Minimierung von steuerlichen Risiken sind in der Steuerabteilung interne Kontrollen eingerichtet, um potenzielle steuerliche Risiken frühzeitig zu erkennen sowie erkannte Risiken prüfen und bewerten zu können. Maßnahmen zur Risikominimierung werden von der Steuerabteilung mit den verantwortlichen Bereichen beziehungsweise Konzern-Gesellschaften abgestimmt.

## **Chancenbericht**

### **Das Chancenmanagement-System**

Das Chancenmanagement des Fraport-Konzerns hat zum Ziel, Chancen frühestmöglich zu identifizieren, zu bewerten und geeignete Maßnahmen anzustoßen, damit Chancen wahrgenommen werden und zu geschäftlichem Erfolg führen. Dabei sollen sowohl Chancen für bestehende Geschäfte als auch Chancen aus neuen Geschäftsfeldern beurteilt werden.

Die Erkennung und Erhebung von Chancen erfolgt durch die für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche und die Konzern-Gesellschaften ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvierenden Planungsprozesses. Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im Planungsprozess Chancen im Fokus, die für den Konzern von strategischer Bedeutung sind.

Im Rahmen des Planungsprozesses wertet Fraport Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeldszenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche. Darüber hinaus beobachtet Fraport die erkennbaren Trends bei Wettbewerbern, Kunden – zum Beispiel den Fluggesellschaften, Passagieren und Mietern –, aber auch in branchenfremden Geschäften, die Auswirkungen auf den Luftverkehr im Allgemeinen und den Betrieb von Flughäfen im Besonderen haben. Fraport strebt an, die wertschaffenden, bereits betriebenen Geschäftsfelder weiterzuentwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert Fraport in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um sie langfristig wertschaffend zu betreiben.

Neben dem Chancenmanagement durch die Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche und die Konzern-Gesellschaften nutzt Fraport auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Dazu zählen neben dem klassischen Konzern-Ideenmanagement die weitere Nutzung des eigenen Corporate Analytics Centers sowie des Fraport Innovation Labs, die Durchführung von Innovationswettbewerben sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung verschiedener Plattformen zum Wissensaustausch (siehe auch Kapitel „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 78).

Grundsätzlich strebt Fraport ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an, wobei es das Ziel ist, durch die Analyse und Nutzung neuer Marktpotenziale und -chancen den Mehrwert für die Stakeholder von Fraport zu steigern.

Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, sind diese bereits in die Prognose 2020 beziehungsweise die Planung aufgenommen worden. Der nachfolgende Abschnitt konzentriert sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für Fraport positiven Abweichung vom Ausblick und der Planung führen können.

Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Chancen in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services).

Die Fraport AG ist die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Chancen.

### **Gesamtwirtschaftliche Chancen**

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten vorübergehende Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise. Durch Turbulenzen kann es dazu kommen, dass das Aufkommen erst nach einem längeren Zeitraum als erwartet ein bestimmtes Niveau erreicht. Ebenso sind Nachholeffekte mit beschleunigtem Wachstum nach Krisenzeiten denkbar. Nach wie vor besteht eine enge Korrelation zwischen Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum, sodass Aufschwung- und Erholungsphasen in der Wirtschaft für ein Wachstum des Luftverkehrs sorgen.

Im vergangenen Jahr wuchs die Weltwirtschaft vergleichsweise schwach. Für 2020 rechnen Wirtschaftsforschungsinstitute mit einer Erholung des Wachstums. Die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA und Europa werden 2020 moderat wachsen. Die Nachfrage im internationalen Tourismus wächst unverändert, und auch in Deutschland bleibt die Konsumneigung der privaten Haushalte in Bezug auf Reisen aufwärtsgerichtet. Der Austritt Großbritanniens aus der EU (Brexit) wird zwar das Wirtschaftswachstum in den nächsten Jahren dämpfen, könnte aber durch das abgewertete britische Pfund den Großbritannien-Tourismus ankurbeln. Auch ist eine Verlagerung von Transferverkehr von Großbritannien nach Frankfurt denkbar, sollten Teile von Großbritanniens Verkehrsrechten wegfallen. Durch die hohe regionale Diversifizierung der deutschen Exporte ist die deutsche Wirtschaft relativ widerstandsfähig gegenüber negativen Entwicklungen auf einzelnen Zielmärkten. Dies könnte die Abwärtsrisiken der Konjunktur abfedern.

Ein dauerhaft schwacher Euro kann europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitieren könnte. Neue Flugzeugtypen für die Langstrecke könnten für neue Direktverbindungen von Primär- zu Sekundärflughäfen sorgen.

Der globale Luftverkehr bietet die zentrale infrastrukturelle Basis für die inzwischen stark internationalisierte Weltwirtschaft. Unterstützt wird dies durch die überproportionale Wirtschaftsentwicklung in verschiedenen Entwicklungs- und Schwellenländern. Hier trägt der Anstieg des Lebensstandards überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils nicht gut entwickelt ist.

Als international operierender und in nahezu allen Teilen der Welt vertretener Flughafenbetreiber kann Fraport durch Beteiligten Nutzen aus diesen regional unterschiedlichen Wachstumspotenzialen ziehen und geopolitische Risiken ausbalancieren. Auch in Zukunft wird Fraport im internationalen Geschäft selektiv und erfolgsorientiert expandieren. Gewisse Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder, die auch den Standort Frankfurt betreffen, können damit kompensiert werden.

### **Unternehmensstrategische Chancen**

#### **Politische Rahmenbedingungen**

Ein internationaler Angleich bisher wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, oder eine Übernahme von Kosten der Passagierkontrollen durch die öffentliche Hand könnten sich verkehrssteigernd auswirken.

#### **Weiterentwickelte Konzern-Strategie**

Fraport treibt die Weiterentwicklung des Konzerns vom Infrastrukturanbieter zum serviceorientierten Flughafenbetreiber an der Spitze Europas gemäß dem Unternehmensleitbild kontinuierlich voran. Die mit der Umsetzung des Leitbilds verbundenen strate-

gischen Zielsetzungen (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 12) tragen dem Bestreben von Fraport, vorhandene Wachstumspotenziale nachhaltig zu erschließen, umfassend Rechnung. Darüber fördert das Leitbild einen kulturellen Wandel bei den Beschäftigten – hin zu mehr Kundenorientierung, Zusammenarbeit und Kostenbewusstsein. Es eröffnet damit erhebliche Chancen für die erfolgreiche wirtschaftliche Weiterentwicklung des Konzerns in den kommenden Jahren.

Aus der Umsetzung der Konzern-Strategie leiten sich folgende wesentliche Chancen für Fraport ab:

#### **Wachstum in Frankfurt und international**

Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest konnte Fraport am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren ausreichende luftseitige Kapazitäten als Grundlage für eine dynamische Verkehrsentwicklung schaffen. Auch auf der Landseite will Fraport die Attraktivität des Standorts Frankfurt für Netzwerk-Carrier sichern und weiter erhöhen. Als Grundlage dafür wird die Infrastruktur des Flughafens weiter an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. Mit den Bereichen A und B (West) wurde für die Deutsche Lufthansa und ihre Star-Alliance-Partner bereits ein hochwertiges Premiumprodukt geschaffen. Dieses wird Fraport in enger Abstimmung mit den Airlines bedarfsgerecht fortentwickeln, um dem Anspruch als führender Hub-Flughafen in Europa weiterhin gerecht zu werden. Um auch künftig in Frankfurt für den wachsenden Luftverkehr ausreichend Kapazitäten zur Verfügung zu haben, realisiert Fraport das Terminal 3. Mit den Flugsteigen H und J wird eine zusätzliche Kapazität von bis zu 14 Mio Passagieren pro Jahr geschaffen. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2023 geplant. Vorgezogen hierzu soll der Flugsteig G realisiert werden. Mit seinem Bau wurde 2019 begonnen, die Inbetriebnahme mit zunächst 4 – 5 Mio Passagieren pro Jahr ist in 2021 geplant. Beträchtliches Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt Fraport darauf ab, ihre Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und/oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen wird. Außerhalb des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 31 Flughäfen in Asien, Europa sowie Nord- und Südamerika aktiv. Das internationale Bestandsportfolio von Fraport weist im Wesentlichen konstante Wachstumsraten der Passagierzahlen auf. Um von diesem Wachstum dauerhaft zu profitieren, entwickelt Fraport die bestehenden Standorte durch Ausbau- und Qualitätsmaßnahmen kontinuierlich weiter. Klares Ziel ist es, das EBITDA und das Ergebnis des internationalen Geschäfts in den nächsten Jahren weiter zu steigern.

#### **Wachstum des Retail-Geschäfts**

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retailerlöse stellen nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceflächen in den Terminals, insbesondere auf der Luftseite, dar. Der Fokus liegt dabei mittelfristig auf der Umsetzung innovativer Shop-Konzepte auf dafür geeigneten Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert Fraport intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet Fraport generelle Trends im Retailbereich, um daraus frühzeitig Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten.

Ziel ist es, dem Kunden entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Service- und Shoppingangebot zu bieten und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern. Dazu zählt auch die kontinuierliche Prüfung digitaler Technologien zur Entwicklung neuer Produkte, Services und der Optimierung von Flughafenprozessen.

#### **Chancen in Verbindung mit organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen**

Eine kontinuierliche Optimierung wesentlicher Geschäftsprozesse sowie eine stetige Kostenkontrolle sind von essenzieller Bedeutung, um eine stabile Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten. Fraport ist der Meinung, dass die Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der Kostenstrukturen innerhalb des Konzerns noch nicht voll ausgeschöpft sind. Es gehört zu den Aufgaben der Unternehmensführung, kontinuierlich die Organisation daraufhin zu untersuchen, wie diese effektiver und effizienter gestaltet werden kann. Daher wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2019 das Programm „Zukunft FRA“ aufgesetzt. Mit zahlreichen Maßnahmen zielt es insbesondere auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, die damit einhergehende, notwendige Ergebnisverbesserung sowie den dafür erforderlichen Kulturwandel am Standort Frankfurt ab. Dazu gehören auch Projekte, deren Ziel es ist, Prozesse mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung derart zu gestalten, dass sowohl land- und luftseitig als auch im administrativen Bereich wettbewerbsfähige Kostenstrukturen geschaffen werden.

Chancen für eine Verbesserung der Prozesse ergeben sich nicht nur innerhalb des Konzerns, sondern auch in der Zusammenarbeit mit den Kunden und Lieferanten. Daher ist Fraport bestrebt, auch an diesen Schnittstellen regelmäßig die Prozesse im

Rahmen eines jährlichen Management-Auditprogramms mithilfe der Prozessaudits zu überprüfen und weitere Potenziale zu heben, die sich positiv auf das Unternehmensergebnis und die gelieferte Qualität auswirken.

Fraport ist kontinuierlich bestrebt, organisatorische und prozessbezogene Verbesserungen zu realisieren. Daher hat Fraport auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Fokus darauf gelegt, hier zusätzliche Impulse zu setzen, so auch im Rahmen eines zertifizierten prozessorientierten Qualitätsmanagements, um unter anderem die Prozessorientierung im Konzern-Zertifizierungsverbund weiter zu verankern und die Effizienz in der Ablauforganisation zu stärken. Dabei gilt es, die besonderen Herausforderungen eines integrierten Geschäftsmodells sowie die gesellschaftliche und regionalpolitische Bedeutung des Konzerns zu berücksichtigen.

Für eine verstärkte Fokussierung auf Zukunftsthemen wurde zum dritten Quartal 2019 ein neuer Zentralbereich implementiert: „Digitalisierung, Innovation, Transformation“. Hier wird die Digitalisierungs- und Innovationsstrategie von Fraport weiterentwickelt. Ergänzend trägt ein gezieltes Trendmonitoring dazu bei, Chancen und Risiken von bestehenden und neuen Technologien zu ermitteln.

Auch in sich rasant entwickelnden Technologien sieht Fraport vielfältige Möglichkeiten, Potenziale zu nutzen, beispielsweise Digitalisierungstechnologien zur Entwicklung neuer, digital gestützter Geschäftsmodelle, Produkte und Services. So erprobt Fraport mit FraDrones verschiedene Szenarien zur Nutzung von Drohnen und Flugtaxen am Standort Frankfurt. Als einzigem deutschem Verkehrsflughafen ist es Fraport gelungen, eine Drohne in den Flughafenbetrieb zu integrieren und sie für Vermessungsaufgaben und die Fortschrittskontrolle von Bauprojekten zu nutzen. Weiterhin entwickelt Fraport gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und der Volocopter GmbH geeignete Boden- und Passagierprozesse für Flugtaxen und prüft deren Einsatz am Flughafen Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet.

### **Finanzwirtschaftliche Chancen**

#### **Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten**

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich positiv auf das Finanzergebnis des Konzerns auswirken. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen. Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.

### **Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung**

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Sie haben sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nicht wesentlich verändert. Nach Einschätzung des Vorstands weisen die vorstehend beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen sowie angesichts der stabilen Bilanzstruktur und der erwarteten Geschäftsentwicklung weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen bestandsgefährdenden Charakter auf. Der Vorstand ist nach wie vor überzeugt, dass die Ertragskraft des Konzerns eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bildet und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellt, um Chancen, die sich dem Konzern bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

### **Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems für das Geschäftsjahr 2020**

In Vorbereitung auf die Neufassung des IDW Prüfungsstandards zur Prüfung des Risikofrüherkennungssystems (IDW EPS 340 n.F.) wurde ein Projekt zur Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems in den Kategorien Risikokultur, Ziele des Risikomanagement-Systems sowie Risikoidentifikation gestartet. Die Umsetzung der Projektergebnisse ist für das erste Halbjahr 2020 geplant.

## **Angaben zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 4 HGB und § 315 Absatz 4 HGB**

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem des Fraport-Konzerns überwacht die Einhaltung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung und gesetzlicher Vorgaben. Es orientiert sich dabei am Rahmenwerk des Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse (Handelsbilanz I) von Muttergesellschaft und Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen zu den nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellten Einzelabschlüssen (Handelsbilanz II) erfolgt dezentral bei den Gesellschaften. Zur Gewährleistung einer konzerneinheitlichen Bilanzierung und Bewertung hat Fraport eine IFRS-Konzern-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, auf deren Grundlage die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen die Überleitung der Handelsbilanz I auf die Handelsbilanz II vornehmen. Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungsprozesses wird durch die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen im Rahmen einer konzerninternen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen werden, soweit möglich, systemseitig in SAP BPC durchgeführt. Die Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen auf Ebene der einbezogenen Unternehmen erfolgt zentral bei der Fraport AG auf Basis eines Benutzerberechtigungskonzepts. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen, insbesondere hinsichtlich der Vollständigkeit und der Qualität der Berichtsdaten, werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in der Konzern-Bilanzierung durchgeführt. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird jährlich mithilfe eines Control Self Assessments überprüft.

Die Erstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt in der Konzern-Bilanzierung der Fraport AG. Der Konzern-Abschlussprozess ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Terminen und Verantwortlichkeiten enthält. Der Prozessfortschritt sowie Berichtsfristen und die Vollständigkeit des Konzern-Berichtswesens werden durch die Konzern-Bilanzierung überwacht.

Die Erstellung des Konzern-Anhangs erfolgt im Rahmen des Konzern-Abschlussprozesses durch die Konzern-Bilanzierung. Soweit erforderlich, erfolgt nach Erstellung des Konzern-Anhangs eine nachgelagerte Kontrolle der Angaben im Konzern-Anhang durch zentrale beziehungsweise dezentrale Fachabteilungen.

Für die Erstellung des zusammengefassten Lageberichts ist grundsätzlich der Zentralbereich Finanzen und Investor Relations verantwortlich. Dieser konsolidiert die von den Fachbereichen gelieferten Informationen. Eine nachgelagerte Kontrolle der konsolidierten Informationen erfolgt wiederum durch die Fachabteilungen.

Wesentliche Teilprozesse des Konzern-Rechnungslegungsprozesses, sowie die darin enthaltenen Internen Kontrollen, sind planmäßig Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

## **Prognosebericht**

### **Hinweis zur Prognoseberichterstattung**

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Einflüsse, wie Terroranschläge, Kriege, weitere Epidemien, Naturkatastrophen oder Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4).

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86 enthalten.

### **Gesamtaussage des Vorstands**

Wirtschaftsinstitute rechneten – vor Berücksichtigung der Ausbreitung des Coronavirus – für das Geschäftsjahr 2020 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft, das sich grundsätzlich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf die Fraport-Konzern-Flughäfen ausgewirkt hätte. Aktuell wird jedoch mit einem deutlich belastenden Effekt durch das Coronavirus gerechnet. Der Vorstand prognostiziert aufgrund der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen durch das Coronavirus eine negative operative Entwicklung in Frankfurt. Die negativen Auswirkungen auf die internationalen Konzern-Flughäfen sind derzeit nicht vorhersagbar.

Der Vorstand erwartet daher ein deutlich rückläufiges Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt.

Außerhalb von Frankfurt prognostizierte der Vorstand – vor Ausbreitung des Coronavirus – mehrheitlich für die Konzern-Flughäfen eine positive Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2020, die sich insbesondere in den Finanzzahlen bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport USA, Fortaleza und Porto Alegre zeigen wird. Da die negativen wirtschaftlichen Folgen des Coronavirus derzeit insbesondere an den touristisch geprägten Konzern-Flughäfen nicht abschätzbar sind, können sich deutlich negative Abweichungen zu den vorgenannten Prognosen ergeben.

In Summe erwartet der Vorstand – unter Berücksichtigung der Ausbreitung des Coronavirus – ein deutlich rückläufiges Konzern-EBITDA, -EBIT, Konzern-Ergebnis und ROFRA. Der Free Cash Flow wird aufgrund der konzernweit voranschreitenden Investitionsmaßnahmen weiter im signifikant negativen Bereich liegen. So wird die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA spürbar ansteigen. Der Vorstand erwartet die finanzielle Situation des Fraport-Konzerns im Prognosezeitraum weiterhin als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind für den Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses nicht erkennbar (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86). Es sind keine Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

## Geschäftsausblick

### Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2020

#### Entwicklung der Struktur

Im Geschäftsjahr 2020 erwartet der Vorstand keine Änderungen an der Konzern-Struktur, die sich wesentlich auf die Vermögens- Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

#### Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ steht die Erschließung zukünftiger Absatzmärkte weiterhin im Fokus (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 12). Dabei zielt Fraport darauf, seine Expertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport prüft in diesem Zusammenhang selektiv die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen. Das zum 1. Februar 2020 übernommene Retail-Flächenmanagement des Terminal B am Newark Airport in New Jersey führte zu einer Ausweitung der Präsenz der Konzern-Gesellschaft Fraport USA und einer weiteren Erschließung des dortigen Absatzmarkts.

#### Entwicklung der Strategie

Im Geschäftsjahr 2020 liegt der Schwerpunkt weiterhin auf der kontinuierlichen Umsetzung der Konzern-Strategie. Im Hinblick auf die strategischen Herausforderungen und unter Berücksichtigung der sich dynamisch entwickelnden Rahmenbedingungen arbeiten Vertreter verschiedener Unternehmensbereiche der Fraport AG und Konzern-Gesellschaften intensiv an den zum Ende des Geschäftsjahres 2019 aufgesetzten Maßnahmen im Rahmen des strategischen Programms „Zukunft FRA“ (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 12).

#### Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2019 erwartet der Vorstand in 2020 keine wesentlichen Änderungen an den finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Konzerns verwendet werden. Wie im Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17 beschrieben, fokussiert sich der Vorstand ab dem Geschäftsjahr 2020 auf die in diesem Kapitel prognostizierten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2020 keine grundlegenden Änderungen.

### Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2020

#### Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der für die nachfolgenden Prognosen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in 2020 herangezogenen Quellen waren die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des Coronavirus nicht reflektiert. Daher wird die Ausbreitung des Coronavirus zu negativen Abweichungen der nachfolgenden Prognosen führen.

Die herangezogenen externen Quellen wiesen vor der Ausbreitung des Coronavirus für 2020 überwiegend eine Belebung für das Weltwirtschaftswachstum und den Welthandel aus. Allerdings bestehen nach wie vor geopolitische Risiken und Handelsstreitigkeiten, die diese Belebung zudem empfindlich stören können (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 86).

Vor der Ausbreitung des Coronavirus gingen die Wirtschaftsinstitute von nachfolgenden Wirtschaftsprognosen für das Jahr 2020 aus:

Die Wirtschaftsinstitute gingen für das Jahr 2020 von einem globalen Wachstum in einer Bandbreite von 2,9 % bis 3,3 % aus (2019: +2,9 %). Für den Welthandel rechneten sie nach einem Wachstum von rund 1,0 % für das Jahr 2019 mit 2,9 % für 2020.

Es wurde angenommen, dass sich die Rohölpreise in etwa stabil entwickeln sollten.

Für die US-Wirtschaft wurde im Vergleich zu 2019 mit einer leicht abgeschwächten Entwicklung gerechnet. Nach 2,3 % in 2019 ging der Internationale Währungsfonds von einem Wachstum von 2,0 % aus. Für Japan wurde für 2020 eine moderate Entwicklung angenommen (+0,7 %). Die Zuwachsraten in den Schwellenländern wurden deutlich über den Steigerungen der Industrieländer erwartet, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich eingeschätzt wurde. Für die chinesische Wirtschaft

wurde – damals noch vor den Auswirkungen des Coronavirus – aufgrund der Unsicherheiten bezüglich der langfristigen Bedingungen für den Außenhandel von einem Wachstum auf dem Niveau des Vorjahres bis leicht darunter ausgegangen (2019: +6,1 %). Die Erwartungen für den Euroraum lagen insgesamt bei rund 1,3 % (2019: 1,2 %). Für die deutsche Wirtschaftsentwicklung wurde für 2020 ein höheres Wachstum im Vergleich zu 2019 erwartet. Die Institute gingen von einem Plus von rund 0,8 % bis 1,1 % aus. Dies wurde vor allem auf im Vorjahresvergleich deutlich mehr Arbeitstage in 2020 zurückgeführt (Auswirkung von rund +0,4 Prozentpunkten).

Für die Länder mit wesentlichen Konzern-Standorten wurden folgende Wachstumsraten erwartet: Slowenien +2,9 %, Brasilien +2,0 %, Peru +3,6 %, Griechenland +2,2 %, Bulgarien +3,2 %, Türkei +3,0 %, Russland +1,9 % und China +5,8 %.

Quelle: IWF (Oktober 2019, Januar 2020), OECD (November 2019), Deutsche Bank Research (Dezember 2019), Deka Bank (Januar/Februar 2020), Statistisches Bundesamt (Januar 2020), ifo Institut (Dezember 2019).

### **Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen**

Der Deutsche Bundesrat hat Ende November 2019 dem Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes zugestimmt. Demnach wird die im Jahr 2011 in Deutschland eingeführte Luftverkehrsteuer zum 1. April 2020 erhöht. Die Anhebung ist Teil des Klimaschutzprogramms 2030. Die Luftverkehrsteuer erhöht sich zum 1. April 2020 für innereuropäische Ziele um 5,53 € auf 13,03 €, für mittlere Distanzen bis 6.000 Kilometern um 9,58 € auf 33,01 € und für Fernflüge um 17,25 € auf 59,43 €.

Die Belastungen aus der Erhöhung auf den Fraport-Konzern sowie die deutsche Luftverkehrsbranche können noch nicht abschließend abgeschätzt werden sind. In welchem Umfang die Anhebung die von Fraport prognostizierte Passagierentwicklung in den kommenden Jahren beeinträchtigen wird, bleibt zu beobachten.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine weiteren Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2020 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben könnten.

### **Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen**

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften ging die IATA – vor der Ausbreitung des Coronavirus – für 2020 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 4,1 % aus. Regional nahm IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 3,8 %, Nordamerika: 3,8 %, Asien/Pazifik: 4,8 %, Lateinamerika: 4,3 %, Nahost: 2,5 % und Afrika: 3,8 %. Bezüglich der globalen Passagierzahl ging ACI für 2020 von einem Wachstum von 4,6 % aus.

Die Ausbreitung des Coronavirus wird jedoch einen spürbar negativen Einfluss auf die Entwicklung des Weltluftverkehrs in 2020 haben. Die aktuelle Verschärfung der Lage in Nahost sowie anhaltende Handelskonflikte könnten den Weltluftverkehr zusätzlich belasten. Die Klimaschutz-Diskussion könnte in 2020 zu einem Einstieg in ein verändertes Reiseverhalten insbesondere zum Nachteil für den europäischen Luftverkehr führen, auch wenn es hierfür aktuell noch keine Anzeichen gibt.

Die fortschreitende Konsolidierung im Airlinemarkt begleitet von fehlenden Kapazitäten aufgrund von Auslieferungsverzögerungen bestellter Flugzeuge äußerte sich in Deutschland bereits in Angebotsreduzierungen, die sich in der Sommersaison 2020 fortsetzen werden. Betroffen sind insbesondere Verbindungen im Inland und mit Südeuropa. Für den Interkontinentalverkehr wurde weiterhin mit einer Expansion gerechnet. Die bewusste Verteuerung des Fliegens mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer birgt zusätzlich die Gefahr eines Passagierrückgangs über die aktuelle Angebotsschwäche hinaus und eine einseitige Wettbewerbsverzerrung zulasten der deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften. Gleichzeitig kann dies aber auch zu einer Konsolidierung des Flugverkehrs zugunsten der großen deutschen Flughäfen führen. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) prognostizierte für das Jahr 2020 einen Rückgang des Passagieraufkommens um 0,7 %.

Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (Dezember 2019), ADV-Prognose (Dezember 2019).

### Prognostizierter Geschäftsverlauf 2020

Auf Basis der Ausbreitung des Coronavirus zunächst in Asien, nun aber auch verstärkt in Europa und den damit verbundenen negativen wirtschaftlichen Auswirkungen insbesondere auf den Luftverkehr, ist mit einer deutlich negativen Passagierentwicklung im Geschäftsjahr 2020 für den Flughafen **Frankfurt** zu rechnen. Das konkrete Ausmaß der Entwicklung ist derzeit nicht prognostizierbar. Darüber hinaus lässt sich insbesondere an den touristisch geprägten **Konzern-Flughäfen** derzeit noch nicht absehen, wie sich die Ausbreitung des Coronavirus auf die Passagierentwicklung auswirken wird. Hier kann es ebenfalls zu deutlichen negativen Einflüssen kommen.

Vor der Ausbreitung des Coronavirus erwartete der Vorstand das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt in etwa auf dem Vorjahresniveau. Diese Erwartung stand vor allem im Zusammenhang mit einer anhaltenden Marktkonsolidierung, der Erhöhung der Luftverkehrsteuer, geopolitischer Unsicherheiten sowie anhaltender internationaler Handelskonflikte.

An den internationalen Konzern-Flughäfen stellten sich vor Ausbreitung des Coronavirus die prognostizierten Passagierentwicklungen wie folgt dar:

Als Folge der Insolvenz der Adria Airways prognostizierte der Vorstand einen deutlichen Verkehrsrückgang für den Standort **Ljubljana**, der im zweistelligen Prozentbereich liegen kann. An den brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wurde das Wachstum der Passagiermenge im mittleren einstelligen Prozentbereich erwartet. Für den Flughafen **Lima** wurde im Geschäftsjahr 2020 ebenfalls von einem Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich ausgegangen. Für die **14 griechischen Regionalflughäfen** wurde ein Passagierzuwachs im unteren einstelligen Prozentbereich prognostiziert. Die Flughäfen in **Varna** und **Burgas** sollten nach dem Passagierrückgang im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich eine leicht positive Entwicklung in 2020 erfahren und ein Wachstum im niedrigen bis mittleren einstelligen Prozentbereich aufweisen. Auch für den Flughafen **Antalya** wurde mit einem Wachstum im niedrigen bis mittleren einstelligen Prozentbereich gerechnet. Für den Flughafen **St. Petersburg** wurde ein Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich erwartet. Für den Flughafen **Xi'an** wurde für 2020 ein Passagierwachstum im unteren bis mittleren einstelligen Prozentbereich prognostiziert.

### Prognostizierte Ertragslage 2020

Auf Basis der beschriebenen großen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus wird es zu einer deutlich negativen Abweichung der oben genannten ursprünglichen Passagierprognosen kommen. Ein deutlicher Rückgang des Passagieraufkommens in Frankfurt wird auch zu einem deutlichen Rückgang des **Konzern-Umsatzes** am Standort Frankfurt führen. Dies wird sich insbesondere negativ im Retail-Geschäft zeigen, da vor allem asiatische Passagiere ein überdurchschnittliches Ausgabeverhalten ausweisen. Pro ausbleibenden Passagier rechnet der Vorstand derzeit mit einem mit einem gesamten negativen EBITDA-Effekt in Frankfurt von etwa 10 € bis circa 14 €. In Abhängigkeit der tatsächlichen Passagierentwicklungen an den Konzern-Flughäfen kann es hier ebenfalls zu derzeit noch nicht prognostizierbaren negativen finanziellen Entwicklungen kommen, die sich zusätzlich dämpfend auf den um IFRIC 12 bereinigten Konzern-Umsatz, das Konzern-EBITDA, -EBIT und -Ergebnis auswirken können. In Summe erwartet der Vorstand ein deutlich rückläufiges **Konzern-EBITDA**, **-EBIT**, **Konzern-Ergebnis** und **ROFRA**.

Währungskurseffekte aus der Umrechnung der Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport USA, Fortaleza sowie Porto Alegre in die funktionale Währung des Konzerns, den Euro, können sich generell positiv wie negativ auf die Ergebniswirkung der Konzern-Gesellschaften auswirken.

Unabhängig von den Auswirkungen des Coronavirus beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie für das Geschäftsjahr 2020 stabil zu halten.

Unter Annahme einer Verkehrsentwicklung ohne Berücksichtigung des Coronavirus hätte sich für den um IFRIC 12 bereinigten Konzern-Umsatz ein Anstieg um bis zu 3 % ergeben. Während die Umsatzerlöse in Frankfurt in diesem Fall in etwa auf dem Vorjahresniveau erwartet wären, hätte der Umsatzanstieg insbesondere aus Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport USA, Fortaleza sowie Porto Alegre resultiert.

Für das Konzern-EBITDA erwartete der Vorstand auf Basis der konzernweiten Passagierprognosen vor der Ausbreitung des Coronavirus einen Wert von etwa 1.210 Mio €, wobei Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport USA, Fortaleza sowie Porto Alegre wesentlich zu dem Anstieg beigetragen hätten. Aufgrund höherer Abschreibungen infolge der voranschreitenden Bautätigkeiten an den internationalen Konzern-Flughäfen rechnete der Vorstand mit einem Konzern-EBIT von circa 700 Mio €. Ein verbessertes Finanzergebnis hätte zu einem Konzern-Ergebnis von etwa 490 Mio € geführt. Der Vorstand erwartete für den ROFRA einen leicht rückläufigen Wert.

#### Prognostizierte Segment-Entwicklung 2020

Unter Berücksichtigung der Ausbreitung des Coronavirus auf die Passagierentwicklung in Frankfurt wird für die Finanzkennzahlen der Segmente **Aviation, Retail & Real Estate** und **Ground Handling** analog der Prognosen für die Konzern-Ertragslage ebenfalls eine deutlich negative Entwicklung erwartet.

Für das Segment **International Activities & Services** erwartet der Vorstand – ohne Berücksichtigung der Auswirkungen des Coronavirus – eine deutlich positive Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Entwicklung. Je nach Einfluss des Coronavirus auf die jeweiligen Konzern-Flughäfen können sich deutliche Abweichungen zu den genannten Prognosen ergeben, deren negatives Ausmaß derzeit nicht prognostizierbar ist.

#### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2020

Im Zusammenhang mit den voranschreitenden Bautätigkeiten am Standort Frankfurt sowie den internationalen Konzern-Gesellschaften rechnet der Vorstand – unabhängig von den Auswirkungen des Coronavirus – mit einem **Free Cash Flow**, der deutlich rückläufig sein und im signifikant negativen Bereich liegen wird. Entsprechend erwartet der Vorstand, dass die Netto-Finanzschulden des Konzerns weiter ansteigen werden und sich die Kennzahl **Netto-Finanzschulden zu EBITDA** spürbar erhöhen wird. Die **Konzern-Eigenkapitalquote** wird in etwa auf dem Niveau des Bilanzstichtags 2019 prognostiziert.

### Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2020

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand für den Flughafen Frankfurt sowie gewichtet für den Konzern eine **Globalzufriedenheit** der Passagiere von mindestens 80 %. Für das Auslandsportfolio strebt der Vorstand mindestens den Vorjahreswert von 75 % an. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand – auch aufgrund der im Geschäftsjahr 2019 getroffenen Maßnahmen zur Verringerung der Störanfälligkeit – einen Wert von mindestens 98,5 %.

In der Kategorie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ strebt der Vorstand in 2020 an, die **Mitarbeiterzufriedenheit** im Konzern auf dem Niveau von besser als 3,0 zu halten und die Zufriedenheit in der Fraport AG zu verbessern. Für das Geschäftsjahr 2020 strebt der Vorstand weitere Maßnahmen zur Förderung der Qualifikation und Motivation von Kandidatinnen an. Der Vorstand erwartet eine leichte Erhöhung der Quote der **Frauen in Führungspositionen** in Deutschland.

In der Kategorie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ strebt der Vorstand weiterhin eine Stabilisierung der **Krankenquote** in Deutschland mindestens auf dem Vorjahresniveau an.

Für die Kategorie „Klimaschutz“ rechnet der Vorstand für 2020 für die Konzern-**CO<sub>2</sub>-Emissionen** mit einem Wert in etwa auf Vorjahresniveau. Für die Fraport AG erwartet er eine leichte Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emission.

### Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand eine weitere, wenn auch schwächere Expansion der Weltwirtschaft. Aufgrund der aktuellen Entschärfung der Handelspolitik der USA blicken Wirtschafts- und Finanzinstitute weniger pessimistisch in die Zukunft. Allerdings sorgen geopolitische Krisenherde, wie die aktuellen Spannungen zwischen Iran beziehungsweise Irak und den USA weiterhin für Unsicherheiten. Für den Euroraum wird ein verhaltenes, aber immer noch stabiles Wachstum erwartet. Die deutsche Wirtschaft wird sich – nach Erholung der Auswirkungen durch die Ausbreitung des Coronavirus – positiv, aber moderat entwickeln, wobei der Wachstumstreiber weiterhin der private Konsum sein wird, der grundsätzlich eine hohe Nachfrage nach Flugreisen stützt. Wachstumshemmend könnte sich eine anhaltende Klimadiskussion in Verbindung mit einer Verteuerung des Fliegens auswirken. Der Vorstand erwartet mittelfristig ein robustes Passagierwachstum in Frankfurt (Wachstumsraten im Durchschnitt zwischen 2 % und 3 %). Auch konzernweit werden die Fraport-Flughäfen vom mittel- bis langfristig prognostizierten globalen Marktwachstum profitieren und positive Verkehrsentwicklungen aufweisen (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 12).

Das mittelfristig erwartete Passagierwachstum wird sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Mittelfristig erwartet der Vorstand einen Beitrag des internationalen Geschäfts zum Konzern-Ergebnis, der rund 50 % beträgt.

Infolge der mehrjährigen Investitionen in den Kapazitätsausbau in Frankfurt und in Lima wird der Free Cash Flow zeitweise im deutlich negativen Bereich liegen. Aufgrund dieser Entwicklung werden sich auch die Netto-Finanzschulden des Konzerns spürbar erhöhen. Dabei erwartet der Vorstand nicht, dass die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA das Fünffache überschreitet.

Mögliche Akquisitionen sowie zukünftige Investitionsverpflichtungen können über die bereits beschriebenen Fremdkapitalprodukte finanziert werden. Eine Mittelbeschaffung auf Ebene der Fraport AG über eine Kapitalerhöhung ist nicht vorgesehen (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 22 sowie Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 46).

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand unverändert eine Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG an, wobei die Dividende je Aktie mindestens das Vorjahresniveau halten wird.

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zieht der Vorstand unverändert zur mittelfristigen Steuerung des Konzerns heran. Insbesondere für die Passagierzufriedenheit, die Krankenquote sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen hat sich der Vorstand langfristige Ziele gesteckt, die er konsequent verfolgt (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 17).

Frankfurt am Main, 26. Februar 2020/12. März 2020

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Prümm

Dr. Zieschang

Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen einer Reihe von Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide liegen und die dazu führen könnten, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den Aussagen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören nicht ausschließlich, aber unter anderem, die Wettbewerbskräfte in liberalisierten Märkten, regulatorische Änderungen, der Erfolg der Geschäftstätigkeit sowie wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und ihre Konzern-Gesellschaften tätig sind. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

# Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2019

## Gewinn- und Verlustrechnung

### Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2019	2018
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>(5)</b>	<b>2.236,3</b>	<b>2.186,2</b>
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	27,9	28,9
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	39,3	137,6
<b>Gesamtleistung</b>		<b>2.303,5</b>	<b>2.352,7</b>
Materialaufwand	(8)	-740,5	-691,4
Personalaufwand	(9)	-715,1	-723,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-335,8	-315,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-164,9	-175,0
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>347,2</b>	<b>447,5</b>
Erträge aus Beteiligungen	(12)	113,5	68,1
Erträge / Verluste aus Ergebnisabführungen	(13)	4,1	10,6
Zinsergebnis	(14)	-80,5	-100,4
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	-1,7	-2,2
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	28,5	29,3
<b>Finanzergebnis</b>		<b>63,9</b>	<b>5,4</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBT)</b>		<b>411,1</b>	<b>452,9</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	-82,1	-109,4
<b>Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss</b>	<b>(18)</b>	<b>329,0</b>	<b>343,5</b>
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	(18)	-144,1	-158,6
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>(18)</b>	<b>184,9</b>	<b>184,9</b>
<b>EBITDA</b>		<b>683,0</b>	<b>762,9</b>

EBITDA: EBIT + Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

## Bilanz

### Aktiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2019	Stand 31.12.2018
<b>A. Anlagevermögen</b>	<b>(19)</b>	<b>8.175,3</b>	<b>7.651,6</b>
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		42,7	50,5
II. Sachanlagen		5.618,5	5.204,2
III. Finanzanlagen		2.514,1	2.396,9
<b>B. Umlaufvermögen</b>		<b>494,6</b>	<b>492,9</b>
I. Vorräte	(20)	14,7	14,3
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(21)	157,6	129,4
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(22)	175,4	191,3
IV. Wertpapiere	(23)	30,0	40,0
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(24)	116,9	117,9
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(25)</b>	<b>37,3</b>	<b>39,8</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	<b>(26)</b>	<b>49,7</b>	<b>49,1</b>
<b>E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	<b>(27)</b>	<b>1,3</b>	<b>3,5</b>
<b>Gesamt</b>		<b>8.758,2</b>	<b>8.236,9</b>

### Passiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2019	Stand 31.12.2018
<b>A. Eigenkapital</b>	<b>(28)</b>	<b>3.479,0</b>	<b>3.334,8</b>
I. Gezeichnetes Kapital		924,7	924,7
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		606,3	606,3
III. Gewinnrücklagen		1.763,9	1.619,7
IV. Bilanzgewinn		184,9	184,9
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen</b>	<b>(29)</b>	<b>6,9</b>	<b>8,0</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	<b>(30)</b>	<b>509,9</b>	<b>510,5</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		<b>4.722,3</b>	<b>4.320,2</b>
I. Anleihen	(31)	150,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(32)	3.928,4	2.776,7
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(33)	159,6	125,3
IV. Andere Verbindlichkeiten	(34)	484,3	468,2
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>(35)</b>	<b>34,3</b>	<b>35,7</b>
<b>F. Passive latente Steuern</b>	<b>(36)</b>	<b>5,8</b>	<b>27,7</b>
<b>Gesamt</b>		<b>8.758,2</b>	<b>8.236,9</b>

# Anhang zum Jahresabschluss 2019

## Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

### 1 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) mit Sitz in Frankfurt am Main, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter HRB 7042, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert das Gesamtkostenverfahren angewandt.

### 2 Bilanzstichtag

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2019.

### 3 Währungsumrechnung

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit einer Restlaufzeit größer einem Jahr werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder mit dem niedrigeren beziehungsweise bei Verbindlichkeiten mit dem höheren Kurs am Bilanzstichtag angesetzt.

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in fremder Währung mit einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden gemäß § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag bewertet und damit auch unrealisierte Gewinne ergebniswirksam erfasst.

### 4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im Folgenden werden die im Jahresabschluss der Fraport AG angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt. Gegenüber dem Vorjahr wurden die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden grundsätzlich unverändert angewendet.

#### Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich nutzungsbedingter planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die geleisteten Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Absatz 1 HGB. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Absatz 2, 2a und 3 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung, angemessene Gemeinkosten und angemessene Teile des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist, sowie Zinsen für Fremdkapital.

Die Fraport AG hat vom Wahlrecht gemäß § 255 Absatz 3 HGB Gebrauch gemacht und aktiviert Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung eines Vermögensgegenstands verwendet wird, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Die Ansatzkriterien wurden in Anlehnung an die Internationalen Rechnungslegungsnormen (IAS 23 Fremdkapitalkosten) festgelegt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung Zinssätze zwischen 0,46 und 3,53 % (im Vorjahr: zwischen 2,16 und 3,53 %) verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 21,1 Mio € (im Vorjahr: 16,5 Mio €) aktiviert. Diese betrafen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

Die Fraport AG hat das Wahlrecht gemäß § 248 Absatz 2 Satz 1 HGB in Anspruch genommen und aktiviert selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und weist diese gesondert aus. Diese betrafen ausschließlich Software.

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungsleistungen sowie Einkaufsleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter, die im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen anfallen, werden mit den geleisteten Stunden des Mitarbeiters mit einem um 9 % gekürzten Vollkostensatz angesetzt und aktiviert. Ausgenommen von der Kürzung waren Leistungen des Servicebereichs

„Projekt Ausbau Süd“ für das geplante Terminal 3 sowie dessen Anbindung mit einem neuen Passagier-Transport-System, da keine nicht aktivierungsfähigen Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten vorlagen.

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear und – soweit möglich – degressiv auf der Grundlage des mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplans vorgenommen. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird übergegangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden Nutzungsdauern vorgenommen:

#### Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	Jahre
Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	3 – 25
Sachanlagen	
Gebäude und Platzanlagen	5 – 80
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 80
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 25

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert zwischen 50 € und bis zu 800 € wurden im Zugangsjahr vollständig abgeschrieben und gleichzeitig als Abgang erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 800 € bis 3.000 € werden über fünf Jahre mit jeweils 20 % abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt nach fünf Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 1,5 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) entlastet.

Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten passiviert und über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände ratiert ertragswirksam aufgelöst.

#### Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist.

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der in- und ausländischen Finanzanlagen wurden zum 31. Dezember 2019 Berechnungen hinsichtlich der Werthaltigkeit aller wesentlichen Beteiligungen durchgeführt. Hierbei wurden die Beteiligungsbuchwerte zuzüglich der Buchwerte der Ausleihungen als Vergleichswert zugrunde gelegt und den erzielbaren Erträgen gegenübergestellt. Basierend auf den durchgeführten Bewertungen war zum Stichtag keine Erfassung von außerplanmäßigen Abschreibungen notwendig.

Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist. Gewinnanteile aus Personenhandels-gesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

Wertpapiere und sonstige Ausleihungen, die dauerhaft dem Geschäftsbetrieb dienen, werden in den Finanzanlagen ausgewiesen. Bei einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr erfolgt aufgrund der Zweckbestimmung keine Umgliederung in das Umlaufvermögen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände und zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen (Lebensarbeitszeit- und Zeitwertkonten) sowie Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG wurden Wertpapiere des Anlagevermögens erworben. Die Bewertung der Wertpapiere erfolgt zum beizulegenden Zeitwert (Kurswert). Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Rückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die Verpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

Werden Wertpapiere mit einem Agio oder Disagio erworben, wird das auf die jeweilige Periode entfallende anteilige Agio beziehungsweise Disagio als Anschaffungskostenminderung beziehungsweise als zusätzliche Anschaffungskosten erfasst.

### **Vorräte**

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt.

Falls erforderlich, werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Absatz 4 Satz 2 HGB vorgenommen. Bestandsrisiken aus überhöhter Lagerdauer werden durch Abwertungen berücksichtigt. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen bis zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vorgenommen.

### **Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten**

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst.

Diese betreffen im Wesentlichen strittige Forderungen aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen im Auftrag des Bundes. Sie werden zwischenzeitlich im Rahmen eines Klageverfahrens geltend gemacht.

Des Weiteren werden bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen pauschale Wertberichtigungen unter Verwendung festgelegter Abwertungssätze vorgenommen. Die Ermittlung erfolgt anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse sowie durch Portfoliobildung von Kundengruppen mit gleichartigen Ausfallrisikomerkmale.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive und inaktive Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert. Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Pensionsrückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die Pensionsverpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

### **Wertpapiere des Umlaufvermögens**

Wertpapiere des Umlaufvermögens werden zu Anschaffungskosten beziehungsweise zu dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

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

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind gemäß § 253 Absatz 1 und 2 Satz 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes von 2,71 % (im Vorjahr: 3,21 %) ermittelt worden. Die Ermittlung des Zinssatzes erfolgte gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) unter Verwendung eines 10-Jahresdurchschnittszinssatzes. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB, der sich zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz und dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 3,6 Mio €. Es wurde eine Rentenentwicklung von 1,75 % bis 2,25 % p. a. (im Vorjahr: 1,75 % bis 2,25 % p. a.) unterstellt. Für die Sterblichkeitsrate wurden die Richttafeln 2018G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet. Das verwendete Anwartschaftsbarwertverfahren entspricht der „Projected Unit Credit Method“ gemäß IAS 19 (International Accounting Standards). Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung und Fluktuation 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.

### **Steuerrückstellungen**

Steuerrückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages für noch nicht veranlagte Körperschaft- und Gewerbesteuer sowie ausländische Steuern und für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

### **Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen notwendig ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Absatz 2 HGB abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der von der Deutschen Bundesbank im Geschäftsjahr bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 0,58 % und 2,18 % (im Vorjahr: zwischen 0,82 % und 2,51 %).

Die Ermittlung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen erfolgt gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 0,72 % (im Vorjahr: 0,98 % beziehungsweise 1,11 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 1,97 % (im Vorjahr: 2,32 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 1,04 % bis 2,47 % (im Vorjahr: 1,06 % bis 3,03 %) angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr geregelte und laufende Anspruchsberechtigte einbezogen.

Der Wert der Rückstellungen für Verpflichtungen im Zusammenhang mit tarifvertraglichen Regelungen über Zeitwertkonten bestimmt sich grundsätzlich nach dem beizulegenden Zeitwert der für die Mitarbeiter angelegten und zwecks treuhänderischer Verwaltung zur Insolvenzsicherung abgetretenen Wertpapiere. Die Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertkonten erfolgt im Geschäftsjahr 2019 erstmalig gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung erfolgt mit 1,97 %

### **Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Die erhaltenen Anzahlungen werden mit ihrem Nennbetrag angesetzt. Bei Ratenkäufen entspricht der Erfüllungsbetrag dem Barwert der noch zu zahlenden Raten. Die Abzinsung erfolgt im Geschäftsjahr auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 3,45 % und 3,92 % (im Vorjahr: 3,13 % und 3,92 %).

Ist der Rückzahlungsbetrag einer Verbindlichkeit höher als der Ausgabebetrag, wird der Unterschiedsbetrag aktiviert und über die Laufzeit der Verbindlichkeiten linear abgeschrieben.

### **Derivative Finanzinstrumente**

Die derivativen Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Soweit Zahlungen zum Anschaffungszeitpunkt geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Soweit möglich, werden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB gebildet, das heißt, Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen von in Bewertungseinheiten designierten Derivaten werden nicht berücksichtigt („Einfrierungsmethode“). Derivative Finanzinstrumente, für die keine Bewertungseinheiten mit einem Grundgeschäft gebildet werden können oder keine Grundgeschäfte bestehen, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Gewinne aus positiven Marktwerten werden nicht realisiert.

Die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken erfolgt unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode. Für die gebildeten Bewertungseinheiten wird die prospektive Effektivität anhand der Critical Terms der jeweiligen Geschäfte sichergestellt. Als Critical Terms sind definiert:

- > Nominalbetrag
- > Währung
- > Restlaufzeit
- > Zinsanpassungstermine
- > Zins- und gegebenenfalls Kapitalzahlungstermine
- > Referenzzinssatz für die variablen Cash Flows.

Des Weiteren wird für jede gebildete Bewertungseinheit eine Sensitivitätsanalyse zur Sicherstellung der prospektiven Effektivität durchgeführt.

Die Messung der retrospektiven Effektivität erfolgt nach der Dollar-Offset-Methode und wird in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Bei Bestehen von Ineffektivitäten werden diese erfolgswirksam erfasst.

### **Latente Steuern**

Aktive sowie passive latente Steuern gemäß § 274 Absatz 1 Satz 3 HGB werden unverrechnet ausgewiesen. Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt unter Verwendung eines kombinierten Ertragsteuersatzes von unverändert rund 31 %.

### Sonstige Steuern

Die Sonstigen Steuern werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

### Sonstiges

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „Geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2019 angewendet.

## Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz

### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

#### 5 Umsatzerlöse

##### Umsatzerlöse

in Mio €	2019	2018
Flughafentgelte	816,1	810,2
Bodenverkehrsdienstleistungen	355,0	343,0
Infrastrukturentgelte	321,9	314,4
Sicherheitsdienstleistungen	93,6	81,9
Umsatzerlöse Real Estate	192,9	196,4
Umsatzerlöse Retail	216,1	204,2
Parkierung	103,4	98,4
Sonstige Umsatzerlöse	137,3	137,7
<b>Gesamt</b>	<b>2.236,3</b>	<b>2.186,2</b>

Die Umsatzerlöse wurden wie im Vorjahr nahezu vollständig im Inland erzielt.

#### 6 Andere aktivierte Eigenleistungen

##### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2019	2018
Andere aktivierte Eigenleistungen	27,9	28,9

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzten sich aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen, Einkaufsleistungen von Fraport-Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen insbesondere für das Ausbauprogramm, für die Erweiterung, den Umbau und die Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie im Rahmen selbst erstellter Softwareprojekte an.

## 7 Sonstige betriebliche Erträge

### Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2019	2018
Gewinne aus dem Verkauf von Anteilen der Energy Air GmbH	12,8	0,0
Auflösungen von Rückstellungen	6,7	33,4
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,9	2,2
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	2,1	5,1
Erträge aus der Währungsumrechnung	1,5	0,5
davon realisiert	(0,6)	(0,0)
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,1	1,2
Gewinne aus dem Verkauf von Anteilen des Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	0,0	85,7
Sonstige	12,2	9,5
<b>Gesamt</b>	<b>39,3</b>	<b>137,6</b>

Die Fraport AG hat am 1. Januar 2019 ihre Kapitalanteile in Höhe von 100 % an der Energy Air GmbH veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein betrieblicher Gewinn in Höhe von 12,8 Mio € (siehe auch Tz. 19).

Die Auflösungen von Rückstellungen betrafen insbesondere den Personalbereich. Im Vorjahr betrafen diese insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen infolge von Verjährungen sowie den Personalbereich.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 10,9 Mio € (im Vorjahr: 39,2 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen.

## 8 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2019	2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-56,9	-60,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-683,6	-631,4
Instandhaltung	-81,5	-79,8
Versorgungsleistungen	-85,2	-94,9
Sonstige Fremdleistungen	-516,9	-456,7
(davon Leistungen Gemeinschaftsbetrieb)	-147,2	-132,9
(davon Fremdpersonal)	-131,0	-115,4
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	-76,4	-51,1
<b>Gesamt</b>	<b>-740,5</b>	<b>-691,4</b>

Seit Juli 2017 bilden die FraGround Fraport Ground Services GmbH (FraGround), die Fraport AG und die FRA Vorfeldkontrolle GmbH (Vorfeldkontrolle) einen Gemeinschaftsbetrieb. Im Gemeinschaftsbetrieb werden Dienstleistungen im Luftverkehr erbracht, insbesondere im Rahmen der Bodenverkehrsdienste. Seit diesem Zeitpunkt werden die Leistungen nicht mehr als Fremdpersonal sondern als Leistungen Gemeinschaftsbetrieb ausgewiesen.

Ab dem Geschäftsjahr 2019 werden sämtliche Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben im Materialaufwand ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2018 erfolgte der Ausweis im Materialaufwand (51,1 Mio €) sowie in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (21,6 Mio €) (siehe auch Tz. 11).

## 9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2019	2018
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-567,3	-580,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-147,8	-142,7
(davon für Altersversorgung)	-44,1	-41,4
<b>Gesamt</b>	<b>-715,1</b>	<b>-723,4</b>

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte) betrug:

	2019	2018
Stammbeschäftigte	9.391	9.617
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	250	250
<b>Gesamt</b>	<b>9.641</b>	<b>9.867</b>

## 10 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

### Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2019	2018
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-14,2	-10,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	-321,6	-304,5
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-178,9	-177,7
Technische Anlagen und Maschinen	-109,6	-97,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-33,1	-29,1
<b>Gesamt</b>	<b>-335,8</b>	<b>-315,4</b>

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

## 11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2019	2018
Versicherungen	-21,0	-19,2
Aufwand für Betriebsrestaurants	-19,3	-18,6
Mieten und Leasingaufwendungen	-17,7	-15,5
Werbekosten	-16,8	-16,3
Ertragszuschuss an Personengesellschaft	-14,2	-13,6
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-10,7	-10,4
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-8,0	-7,4
Sonstige Steuern	-6,4	-6,1
Wertberichtigung auf Forderungen	-6,4	-2,4
Schadensersatzleistungen	-2,2	-2,0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-0,7	-6,5
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	-0,7	0,0
(davon realisiert)	-0,5	0,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	0,0	-21,6
Übrige	-40,8	-35,4
<b>Gesamt</b>	<b>-164,9</b>	<b>-175,0</b>

Soweit die Fraport AG als Gesellschafter einer Personengesellschaft eine Sonderbilanz zu bilden hat und dies zu einer Erhöhung des Gewerbesteuerertrags und der Gewerbesteuerbelastung der Personengesellschaft führt, leistet die Fraport AG bei wesentlichen Belastungen in Höhe der gewerbesteuerlichen Mehrbelastung einen Ertragszuschuss an die Personengesellschaft. Korrespondierend kommt es zu einer annähernd identischen Minderung der Gewerbesteuerbelastung der Fraport AG.

Ab dem Geschäftsjahr 2019 werden sämtliche Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben im Materialaufwand ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2018 erfolgte der Ausweis im Materialaufwand (51,1 Mio €) sowie in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (21,6 Mio €) (siehe auch Tz. 8).

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 1,9 Mio € (im Vorjahr: 9,7 Mio €) und ergab sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen.

Die Fraport AG macht hinsichtlich der Angaben des Honorars des Abschlussprüfers von der Erleichterung gemäß § 285 Nr. 17 HGB Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzern-Anhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2019. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die betriebswirtschaftliche Prüfung mit begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sowie sonstige Leistungen, die gutachterliche Stellungnahmen zur Kostenrechnung betreffen.

## 12 Erträge aus Beteiligungen

### Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2019	2018
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S.	61,8	15,3
Fraport Malta Ltd.	22,0	0,0
Fraport Twin Star Airport Management AD	11,4	10,2
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	10,3	13,5
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi	3,4	15,1
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	1,2	0,8
Media Frankfurt GmbH	1,1	1,1
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	0,8	4,1
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG	0,0	5,6
Übrige	1,5	2,4
<b>Gesamt</b>	<b>113,5</b>	<b>68,1</b>
(davon aus verbundenen Unternehmen)	50,0	41,5

## 13 Erträge/Verluste aus Ergebnisabführungen

### Erträge / Verluste aus Ergebnisabführungen

in Mio €	2019	2018
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	2,5	2,3
AirIT Services GmbH	1,1	0,0
Fraport Casa GmbH	0,8	1,2
Energy Air GmbH	0,0	6,8
FraGround Fraport Ground Services GmbH	-0,6	-0,5
Sonstige	0,3	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>4,1</b>	<b>10,6</b>

Die Fraport AG hat mit ihren 100%igen Tochtergesellschaften AirIT Services GmbH mit Sitz in Lautzenhausen, Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Airport Cater Service GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Energy Air GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main (verkauft zum 1. Januar 2019), FRA - Vorfeldkontrolle GmbH mit Sitz in Kelsterbach, Fraport Ausbau Süd GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Fraport Brasil Holding GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Fraport Casa GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Fraport Passenger Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, FraGround Fraport Ground Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main sowie mit ihren (indirekt über die Tochtergesellschaft Fraport Beteiligungs-Holding GmbH gehaltenen) Einzelgesellschaften Flughafen-Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach und Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge abgeschlossen. Die Gewinne der Organgesellschaften wurden an die Fraport AG abgeführt.

## 14 Zinsergebnis

### Zinsergebnis

in Mio €	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3,7	5,9
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,0	0,0
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-84,2	-106,3
davon an verbundene Unternehmen	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>-80,5</b>	<b>-100,4</b>

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge enthielten mit 3,0 Mio € (im Vorjahr: 4,1 Mio €) Erträge im Zusammenhang mit der Aufzinsung der zum Barwert aktivierten aufschiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung der Maßnahmenprogramme zu passivem Schallschutz und Wirbelschleppen (siehe auch Tz. 22).

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitzinsen) in Höhe von 21,1 Mio € (im Vorjahr: 16,5 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

### Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen

in Mio €	2019	2018
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-71,0	-91,4
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-9,2	-12,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0,1	-0,1
Übrige	-3,9	-2,8
<b>Gesamt</b>	<b>-84,2</b>	<b>-106,3</b>

## 15 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

### Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2019	2018
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-1,7	-0,5
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,0	-1,4
Sonstige	0,0	-0,3
<b>Gesamt</b>	<b>-1,7</b>	<b>-2,2</b>

## 16 Sonstiges Finanzergebnis

### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2019	2018
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	25,8	25,0
davon aus verbundenen Unternehmen	22,5	21,2
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	7,0	7,7
Sonstige	-4,3	-3,4
<b>Gesamt</b>	<b>28,5</b>	<b>29,3</b>

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens ergaben sich aus an Fraport Greece ausgereichten Darlehen sowie aus Zinszahlungen aus den im Rahmen des Finanzanlagen-Managements getätigten Geldanlagen.

Im Geschäftsjahr 2019 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 7,6 Mio € und Verluste in Höhe von 0,6 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 7,9 Mio € sowie Verluste in Höhe von 0,2 Mio €). Die Buchgewinne haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung ergeben. Die Gewinne vermindern die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 9,7 Mio € im Geschäftsjahr. Die Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend

abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 40).

## 17 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

### Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2019	2018
Latente Ertragsteuern	22,5	-9,2
Laufende Ertragsteuern	-104,6	-100,2
<b>Gesamt</b>	<b>-82,1</b>	<b>-109,4</b>

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Erträge aus der Abnahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 21,9 Mio € (im Vorjahr: Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen von 2,5 Mio €) sowie Erträge aus der Zunahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 0,6 Mio € (im Vorjahr: Aufwendungen aus der Abnahme aktiver Steuerlatenzen von 6,7 Mio €) erfasst. Diese betrafen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens und der Rückstellungen. Der Rückgang der passiven Steuerlatenzen ist im Wesentlichen auf geänderte steuerliche Wertansätze im Sachanlagevermögen zurückzuführen.

In den laufenden Ertragsteuern sind mit 4,9 Mio € Steueraufwendungen aus Vorjahren (im Vorjahr: Steuererträge aus Vorjahren von 2,0 Mio €) erfasst.

## 18 Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

### Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2019	2018
Jahresüberschuss	329,0	343,5
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-144,1	-158,6
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>184,9</b>	<b>184,9</b>

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 184,9 Mio € auszuschütten, dies sind 2,00 € je Aktie, und den verbleibenden Betrag des Jahresüberschusses in Höhe von 144,1 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 19 Anlagevermögen

#### Anlagenspiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2019)

in Mio €	Bruttowerte						Stand am 31.12.2019
	Stand am 1.1.2019	Zugänge	davon Zinsen	Abgänge	Umbuchungen	Anschaffungs- und Herstellungskosten	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>							
Selbst geschaffene Rechte, ähnliche Rechte und Werte	27,8	0,6	0,0	0,0	1,3		29,7
Entgeltlich erworbene Software, Nutzungs- und ähnliche Rechte	132,8	3,0	0,0	-3,1	1,4		134,1
	<b>160,6</b>	<b>3,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-3,1</b>	<b>2,7</b>		<b>163,8</b>
<b>Sachanlagen</b>							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.064,8	36,3	0,0	-15,8	52,2		6.137,5
Technische Anlagen und Maschinen	2.994,3	56,9	0,0	-21,1	37,7		3.067,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	404,6	44,8	0,0	-18,5	2,3		433,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	993,4	605,2	21,1	-2,0	-94,9		1.501,7
	<b>10.457,1</b>	<b>743,2</b>	<b>21,1</b>	<b>-57,4</b>	<b>-2,7</b>		<b>11.140,2</b>
<b>Finanzanlagen</b>							
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.788,0	84,3	0,0	-0,1	0,0		1.872,2
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	361,3	22,0	0,0	0,0	0,0		383,3
Beteiligungen	84,5	0,1	0,0	0,0	0,0		84,6
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10,9	5,1	0,0	-4,3	0,5		12,2
Wertpapiere des Anlagevermögens	306,3	131,6	0,0	-106,4	0,0		331,5
Sonstige Ausleihungen	15,3	0,0	0,0	-10,0	0,0		5,3
	<b>2.566,3</b>	<b>243,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-120,8</b>	<b>0,5</b>		<b>2.689,1</b>
<b>Gesamt</b>	<b>13.184,0</b>	<b>989,9</b>	<b>21,1</b>	<b>-181,3</b>	<b>0,5</b>		<b>13.993,1</b>

						Bruttowerte		Nettowerte	
	Stand am 1.1.2019	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abschreibungen Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018	
	12,5	2,1	0,0	0,0	0,0	14,6	15,1	15,3	
	97,6	12,1	-3,1	-0,1	0,0	106,5	27,6	35,2	
	<b>110,1</b>	<b>14,2</b>	<b>-3,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>121,1</b>	<b>42,7</b>	<b>50,5</b>	
	3.247,8	178,9	-15,4	1,5	0,0	3.412,8	2.724,7	2.817,0	
	1.742,7	109,6	-19,2	-1,4	0,0	1.831,7	1.236,1	1.251,6	
	261,3	33,1	-18,3	0,0	0,0	276,1	157,1	143,3	
	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	1.500,6	992,3	
	<b>5.252,9</b>	<b>321,6</b>	<b>-52,9</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>5.521,7</b>	<b>5.618,5</b>	<b>5.204,2</b>	
	158,1	0,0	0,0	0,0	0,0	158,1	1.714,1	1.629,9	
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	383,3	361,3	
	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	82,4	82,3	
	6,6	1,7	0,0	3,9	0,0	12,2	0,0	4,3	
	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	330,7	305,5	
	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	3,6	13,6	
	<b>169,4</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>3,9</b>	<b>0,0</b>	<b>175,0</b>	<b>2.514,1</b>	<b>2.396,9</b>	
	<b>5.532,4</b>	<b>337,5</b>	<b>-56,0</b>	<b>3,9</b>	<b>0,0</b>	<b>5.817,8</b>	<b>8.175,3</b>	<b>7.651,6</b>	

### **Immaterielle Vermögensgegenstände**

Die Zugänge in Höhe von 3,6 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 2,8 Mio € betrafen insbesondere Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Fraport AG keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 14,2 Mio € betrafen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

### **Sachanlagen**

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 743,2 Mio €. Schwerpunkte bildeten Baumaßnahmen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 2,1 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 0,7 Mio € realisiert (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 321,6 Mio € betrafen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

### **Finanzanlagen**

Ende Mai 2019 hat die Fraport AG weitere 10 % Anteile an Lima Airport Partners S.R.L. vom ausscheidenden Mitgesellschafter zu einem Preis von 40,3 Mio € erworben und somit ihren Kapitalanteil auf insgesamt 80,01 % aufgestockt. Die anderen Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaften Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre in Höhe von 38,0 Mio € und Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza in Höhe von 6,0 Mio €.

Der Abgang bei den verbundenen Unternehmen betrifft den Verkauf der Kapitalanteile (100 %; nominal 52 Tsd €) an der Energy Air GmbH zum Preis von 12,8 Mio € (siehe auch Tz. 7).

Die Zugänge zu den Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen ausgereichte Gesellschafterdarlehen an die Fraport Regional Airports of Greece B S.A. in Höhe von 13,5 Mio € sowie an die Fraport Regional Airports of Greece A S.A. in Höhe von 8,5 Mio €.

Bei den Zugängen zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 131,7 Mio € handelt es sich um Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Zum Bilanzstichtag waren in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinsliche Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte (27,9 Mio €) über den beizulegenden Zeitwerten (26,3 Mio €) lagen. Weil diese Marktwertveränderungen auf Änderungen des allgemeinen Zinsniveaus zurückzuführen waren und es sich hierbei um Wertpapiere handelt, bei denen die Kapitalrückzahlung zum Laufzeitende in Höhe des Nominalvolumens stattfinden wird, handelt es sich um eine nicht andauernde Wertminderung.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalteten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG sowie zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2019 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 3,2 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 59,1 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (60,9 Mio €) und in gleicher Höhe mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe auch Tz. 4, 27 und 30).

Die verrechneten Wertpapiere beinhalteten Anteile an einem Fonds mit einem Depotbestand von mehr als 10 % am Gesamtfondsvermögen (Anlageziel: mittel- bis langfristiges Kapitalwachstum). Beschränkungen in der Möglichkeit der täglichen Rückgabe liegen nicht vor. Zum Bilanzstichtag betrug der beizulegende Zeitwert 13,8 Mio €. Die für das Geschäftsjahr erfolgte Ausschüttung betrug 0,1 Mio €.

Der Abgang bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 10,0 Mio € betraf den Verkauf von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

## 20 Vorräte

### Vorräte

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,7	14,3

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe beinhalteten im Wesentlichen Ersatzteile für Technische Anlagen und Maschinen, Ersatzteile für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Enteisungsmittel für die Enteisung des Start- und Landebahnsystems.

## 21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	157,6	129,4

Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hatten wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

## 22 Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

### Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2019	Restlaufzeit			31.12.2018	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	43,6	43,6	0,0	0,0	58,5	58,5	0,0	0,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11,7	11,7	0,0	0,0	13,3	13,3	0,0	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	120,1	39,5	45,8	34,8	119,5	30,5	45,1	43,9
davon Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen	(88,6)	(8,4)	(45,4)	(34,8)	(98,7)	(9,7)	(45,1)	(43,9)
davon Zinsforderungen	(3,1)	(3,1)	(0,0)	(0,0)	(3,0)	(3,0)	(0,0)	(0,0)
<b>Gesamt</b>	<b>175,4</b>	<b>94,8</b>	<b>45,8</b>	<b>34,8</b>	<b>191,3</b>	<b>102,3</b>	<b>45,1</b>	<b>43,9</b>

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultierten im Wesentlichen mit 20,9 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 27,6 Mio €), mit 15,0 Mio € aus Gewinnansprüchen (im Vorjahr: 23,6 Mio €) sowie mit 7,7 Mio € aus kurzfristigen Darlehen (im Vorjahr: 7,3 Mio €). Es erfolgte keine Verrechnung mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultierten im Wesentlichen mit 11,7 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 13,3 Mio € aus dem Leistungsverkehr). Es erfolgte keine Verrechnung mit den Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr.

Bei dem sonstigen Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ handelt es sich um eine aufschiebend bedingte Forderung. Diese ergab sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutzentgelten resultierenden Refinanzierung von passiven Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Im Geschäftsjahr wurden Schallschutzentgelte von 13,1 Mio € (im Vorjahr: 13,0 Mio €) vereinnahmt. Die Aufzinsung der Forderung betrug 3,0 Mio € (im Vorjahr: 4,1 Mio €). Die korrespondierende Rückstellung ist unter Tz. 30 erläutert.

Bei den Zinsforderungen handelte es sich um Zinsabgrenzungen für Termingelder, Darlehen sowie abgeschlossene Zinssicherungsgeschäfte.

## 23 Wertpapiere

### Wertpapiere

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Sonstige Wertpapiere	30,0	40,0

Im Geschäftsjahr sind kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 40,0 Mio € planmäßig abgegangen. Weiterhin wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 30,0 Mio € erworben.

## 24 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

### Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Kurzfristige Tages- und Termingelder	109,8	108,7
Sonstige	7,1	9,2
<b>Gesamt</b>	<b>116,9</b>	<b>117,9</b>

Die kurzfristigen Tages- und Termingelder betrafen ausschließlich Anlagen in € und in US-\$.

Die sonstigen Guthaben betrafen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

## 25 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

### Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Baukostenzuschüsse	26,4	26,9
Sonstige	10,9	12,9
<b>Gesamt</b>	<b>37,3</b>	<b>39,8</b>

Baukostenzuschüsse oder zuschussähnliche Abgrenzungsbeträge werden überwiegend an Dritte für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG vergeben.

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalteten Disagien in Höhe von 2,6 Mio € (im Vorjahr: 3,0 Mio €) (siehe auch Tz. 31).

## 26 Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 49,7 Mio € (im Vorjahr: 49,1 Mio €) betrafen temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen der Rückstellungen. Der Ermittlung der Steuerlatenzen lag ein Ertragsteuersatz von rund 31 % zugrunde. Zum Bilanzstichtag bestanden weder Verlust- noch Zinsvorträge und somit auch keine latenten Steuern auf diese.

## 27 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Wertpapiere des Anlagevermögens, die ausschließlich zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden, wurden mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Im Vorjahr wurde der die Rückstellungen übersteigende Betrag in Höhe von 0,2 Mio € unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 19 und 30). In 2019 ist kein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung entstanden.

Der Wert der abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung in Höhe von 23,3 Mio € (im Vorjahr: 22,9 Mio €) sowie der erworbenen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven und inaktiven Vorstände wurde mit der

korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung in Höhe von 23,1 Mio € übersteigende Betrag in Höhe von 1,3 Mio € (im Vorjahr: 3,3 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4 und 30).

## 28 Eigenkapital

### Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2019	923,9	606,3	36,5	1.583,2	184,9	3.334,8
Dividendenzahlung					-184,8	-184,8
Jahresüberschuss					329,0	329,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				144,2	-144,2	0,0
Stand 31.12.2019	923,9	606,3	36,5	1.727,4	184,9	3.479,0

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital setzt sich, nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 92.391.339 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen.

Die in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworbenen eigenen Anteile wurden offen vom gezeichneten Kapital abgesetzt.

### Genehmigtes Kapital

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben. Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2019 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von unverändert 3,5 Mio €.

### Gewinnrücklagen

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2018 wurden 0,1 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2019 144,1 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

### Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt wie im Vorjahr 2,00 € je Aktie. Auf Tz. 18 wird verwiesen.

### Ausschüttungssperre

Der gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB ausschüttungsgespernte Betrag, der sich aus dem Unterschied zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz und dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 3,6 Mio € (im Vorjahr: 4,1 Mio €).

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB ausschüttungsgespernte Betrag in Höhe von 68,0 Mio € (im Vorjahr: 43,2 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- > 51,4 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern (im Vorjahr: 28,2 Mio €)
- > 11,6 Mio € aus der Aktivierung von selbst geschaffenen Rechten, ähnlichen Rechten und Werten (im Vorjahr: 11,6 Mio €)
- > 5,0 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert (im Vorjahr: 3,4 Mio €)

Die Ausschüttungssperre in Höhe von insgesamt 71,6 Mio € (im Vorjahr: 47,3 Mio €) griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

## 29 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

### Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

In Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	6,9	8,0

Der Posten beinhaltet insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen im Terminal 1, die den Nutzern weiterberechnet werden. Die Zuschüsse werden entsprechend der Restnutzungsdauer der betreffenden Anlagegegenstände ertragsmäßig linear vereinnahmt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

## 30 Rückstellungen

### Rückstellungen

In Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Rückstellungen für Pensionen	25,8	24,0
Steuerrückstellungen	106,8	97,6
Sonstige Rückstellungen	377,3	388,9
<b>Gesamt</b>	<b>509,9</b>	<b>510,5</b>

### Rückstellungen für Pensionen

In Mio €	1.1.2019	Verbrauch	Zuführung / Auflösung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2019
Pensionsverpflichtungen	9,6	-1,7	1,7	2,6	9,6
Sonstige Pensionszusagen	14,4	-0,2	2,0	1,0	16,2
<b>Gesamt</b>	<b>24,0</b>	<b>-1,9</b>	<b>3,7</b>	<b>3,6</b>	<b>25,8</b>

Die Pensionsverpflichtungen enthielten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene.

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 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 steigt, jährlich um 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2019 einen prozentualen Anspruch von 70 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2019 einen prozentualen Anspruch von 54 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalls ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt wird. 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 Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatz gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalls wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nicht selbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. bzw. 65. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbweise 10 % und jede Vollweise 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 Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt haben 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 Tsd €.

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

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

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen.

Zur Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für aktive und inaktive Vorstände besteht eine Rückdeckungsversicherung. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2019 17,8 Mio € (im Vorjahr: 18,1 Mio €). Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 23,3 Mio € (im Vorjahr: 22,9 Mio €). Davon wurden 23,1 Mio € (im Vorjahr: 20,6 Mio €) mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 1,3 Mio € (im Vorjahr: 3,3 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Pensionsverpflichtungen der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren in Höhe von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4).

Erträge aus der Versicherung und den Wertpapieren in Höhe von 0,7 Mio € wurden mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,6 Mio €).

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 Wiesbaden beläuft sich auf 7,0 % des Zusatzversorgungspflichtigen Entgelts (im Vorjahr: 7,0 %); hiervon übernimmt der Arbeitgeber 6,1 % (im Vorjahr: 6,1 %), die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,9 % (im Vorjahr: 0,9 %). Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3 % vom Zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 495,4 Mio €. Bei den über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

### Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 106,8 Mio € (im Vorjahr: 97,6 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

### Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2019	Verbrauch	Auflösung	Zuführung/ Verrechnung Planvermögen	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2019
Personal	134,6	-93,7	-6,3	94,9	2,3	129,5
Passiver Schallschutz	46,8	-6,4	0,0	0,3	0,4	40,7
Umweltschutz	33,5	-2,5	0,0	1,2	0,0	32,2
Wirbelschleppen	27,7	-6,4	0,0	0,9	0,9	22,2
Ökologischer Ausgleich	25,1	-0,6	-4,6	0,6	0,6	20,5
Derivative Finanzinstrumente	16,7	0,0	-7,6	0,6	0,0	9,7
Übrige	104,5	-83,2	-0,4	101,6	1,3	122,5
<b>Gesamt</b>	<b>388,9</b>	<b>-192,8</b>	<b>-18,9</b>	<b>200,1</b>	<b>5,5</b>	<b>377,3</b>

Die personalbezogenen Rückstellungen betrafen zu einem großen Teil getroffene Regelungen der Altersteilzeit, variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG, sowie Ansprüche aus Zeitguthaben.

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle der Mitarbeiter der Fraport AG und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 64,4 Mio € (im Vorjahr: 59,6 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 19).

In Höhe von 1,6 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,4 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem in 2012 ergangenen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) vom 30. April 2013.

Umweltschutzrückstellungen wurden insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände, für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens sowie Asbestschäden in Gebäuden gebildet. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 9,7 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 16,7 Mio €; siehe auch Tz. 40).

In 2009 wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen, woraus sich für die Fraport AG die Verpflichtung ergab, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Für diese langfristigen Verpflichtungen wurden Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert. Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen im Anlagevermögen aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinst.

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Rückstellungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere für Rabatte, Rückerstattungen, ausstehende Lieferantenrechnungen, Schadensfälle und andere Sachverhalte gebildet.

### 31 Anleihen

#### Anleihen

In Mio €	31.12.2019	Restlaufzeit			31.12.2018	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	150,0	0,0	0,0	150,0	950,0	800,0	0,0	150,0

Im Geschäftsjahr 2009 wurde eine Anleihe mit einem Volumen von 800 Mio € platziert. Die Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,25 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,832 %. Im laufenden Geschäftsjahr wurde die Anleihe planmäßig zurückgezahlt.

Ferner wurde im Geschäftsjahr 2009 eine weitere Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung in Höhe von 150 Mio € ausgegeben. Diese Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,875 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von 20 Jahren. Der Ausgabekurs betrug 98,566 %.

### 32 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

#### Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2019	Restlaufzeit			31.12.2018	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.928,4	534,1	1.105,0	2.289,3	2.776,7	495,3	1.032,0	1.249,4

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs der Fraport AG aufgenommen.

Zur Refinanzierung der im Geschäftsjahr planmäßig getilgten Darlehen in Höhe von 310 Mio € als auch der Anleihe (siehe Tz. 31), wurden mittel- und langfristige Darlehen in Höhe von 1.280 Mio € aufgenommen.

### 33 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

#### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

In Mio €	31.12.2019	Restlaufzeit			31.12.2018	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	159,6	119,5	33,5	6,6	125,3	82,8	34,3	8,2

## 34 Andere Verbindlichkeiten

### Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2019	Restlaufzeit			31.12.2018	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,9	0,9	0,0	0,0	0,8	0,8	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	411,0	411,0	0,0	0,0	392,9	392,9	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	27,5	27,5	0,0	0,0	13,5	13,5	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	44,9	36,8	8,0	0,1	61,0	49,9	10,9	0,2
davon aus Steuern	13,7	13,7	0,0	0,0	13,9	13,9	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>484,3</b>	<b>476,2</b>	<b>8,0</b>	<b>0,1</b>	<b>468,2</b>	<b>457,1</b>	<b>10,9</b>	<b>0,2</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten im Wesentlichen mit 242,0 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 233,8 Mio €) sowie mit 126,1 Mio € Finanzverbindlichkeiten (im Vorjahr: 125,6 Mio €). Darüber hinaus waren mit 42,9 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr enthalten (im Vorjahr: 33,5 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr wurde nicht vorgenommen.

Die „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten betrafen im Wesentlichen „Cash-Pool“-Guthaben der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH in Höhe von 166,6 Mio € (im Vorjahr: 166,0 Mio €). Die Finanzverbindlichkeiten resultierten aus der kurzfristigen Termingeldanlage von verbundenen Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalteten im Wesentlichen mit 9,7 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 9,3 Mio €), mit 13,3 Mio € Vorauszahlungen sowie mit 4,5 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 4,2 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr erfolgte nicht.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 2,9 Mio € (im Vorjahr: 5,3 Mio €) im Zusammenhang mit einer Vereinbarung zwischen der Fraport AG, der Energy Air GmbH und der Mainova AG. Die Vereinbarung regelt die Versorgung des Frankfurter Flughafens mit Kälte einschließlich der Bereitstellung und Unterhaltung der für die Kältelieferung erforderlichen Anlagen.

Bei der Vereinbarung handelt es sich um Spezialleasing. Das wirtschaftliche Eigentum wurde der Fraport AG zugeordnet, die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten wurden bilanziert.

Weiterhin beinhaltete der Posten Verbindlichkeiten in Höhe von 2,7 Mio € (im Vorjahr: 15,7 Mio €) für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die in 2009 platzierten Anleihen. Eine Anleihe wurde im September 2019 planmäßig zurückgezahlt (siehe auch Tz. 31).

Sämtliche Verbindlichkeiten sind unbesichert.

## 35 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

### Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Mietvorauszahlungen	5,6	6,0
Erschließungskostenbeiträge	15,7	16,3
Sonstige	13,0	13,4
<b>Gesamt</b>	<b>34,3</b>	<b>35,7</b>

Bei den passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Erschließungskostenbeiträge zur Erschließung von Flächen, die die Fraport AG für die späteren Nutzer durchgeführt hat.

## 36 Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 5,8 Mio € (im Vorjahr: 27,7 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betrafen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens. Der Rückgang im Geschäftsjahr ist im Wesentlichen auf geänderte steuerliche Wertansätze im Sachanlagevermögen zurückzuführen.

## Ergänzende Angaben

### 37 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

#### Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2019 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Bürgschaften	2,5	2,2
Gewährleistungsverträge	777,9	575,5
davon Vertragserfüllungsgarantien	706,8	506,5
Sonstige	8,4	9,0
<b>Gesamt</b>	<b>788,8</b>	<b>586,7</b>
(davon Altersversorgung betreffend)	13,6	7,9

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Haftungsverhältnisse resultieren aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit den nationalen sowie internationalen Beteiligungsprojekten. Aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit und des fortlaufenden Monitorings der Liquiditätssituation der Projekte ist das Risiko einer Inanspruchnahme nach Einschätzung der Fraport AG als äußerst gering anzusehen. Eine Passivierung der Haftungsverhältnisse erscheint somit als nicht geboten.

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

Im Zusammenhang mit der Dienstleistungskonzession für 14 griechische Regionalflughäfen bestehen verschiedene Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 104,6 Mio €.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Neu-Delhi, Indien, in Höhe von 37,5 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung der Fraport AG ausschließt. Sollte der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

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 537,1 Mio €.

Im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya, Türkei, hat die Fraport AG für die Beteiligung an der Konzessionsgesellschaft eine Finanzierungsgarantie in Höhe von 37,5 Mio € (im Vorjahr: 37,5 Mio €) übernommen. Weiterhin besteht im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 9,4 Mio € (im Vorjahr: 11,3 Mio €).

Des Weiteren besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 11,4 Mio € (12,8 Mio US-\$), die im Rahmen des Betriebs am Flughafen Lima, Peru, abgeschlossen wurde. Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen der Tochtergesellschaft in Lima.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Bulgarien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 4,5 Mio € übernommen.

Im Rahmen von Management-Verträgen mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi-Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 5,3 Mio € (22,1 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung hat bisher lediglich für den Managementvertrag mit dem Flughafen Riad stattgefunden.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist weiterhin eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 4,6 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten 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 8,4 Mio €.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	167,7	170,6
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	15,1	13,5
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	43,1	38,7
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	109,5	118,4
Bestellobligo	1.898,3	1.064,0
davon Baumaßnahmen	1.763,3	787,5
davon Sonstiges	135,0	276,5
Übrige	462,2	436,1
<b>Gesamt</b>	<b>2.528,2</b>	<b>1.670,7</b>
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	569,8	558,4
(davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen)	8,8	1,0
(davon gegenüber assoziierten Unternehmen)	2,8	2,4

Miet- und Leasingverträge werden zur Sicherung der betrieblich notwendigen Kapazitäten und zur Realisierung wirtschaftlicher Vorteile abgeschlossen.

Die übrigen sonstigen finanziellen Verpflichtungen (462,2 Mio €) enthalten im Wesentlichen Kapitaleinzahlungsverpflichtungen für die brasilianischen Flughäfen Porto Alegre und Fortaleza in Höhe von 327,6 Mio € und in Höhe von 66,1 Mio € im Zusammenhang mit den griechischen Gesellschaften.

### 38 Aktienbasierte Vergütung

#### Long-Term Incentive-Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive-Programm (LTIP) für den Vorstand und die Führungskräfte eingeführt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt in bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

- > Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70 %): Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich zwischen dem tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.
- > Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR) (Zielgewichtung 30 %): Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und der Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150 % der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt, einschließlich eines etwaigen Wertzuwachses aus der Aktienkursentwicklung.

Für alle ab dem Geschäftsjahr 2014 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-Tranche multipliziert mit dem „Relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ begrenzt. Der „Relevante Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ entspricht hierbei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahres, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt. Im Geschäftsjahr 2019 wurden 54.714 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2019 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 10,2 Mio € (im Vorjahr: 8,3 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2019 erfasste Aufwand betrug 5,3 Mio € (im Vorjahr: 2,9 Mio €). Davon entfallen 3,2 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €) auf Vorstände und 2,1 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2019 Vorstand	Fair Value 31.12.2019 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2018 Vorstand	Fair Value 31.12.2018 leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2016	83,00	81,21	69,34	63,57
Geschäftsjahr 2017	82,86	80,84	73,03	67,96
Geschäftsjahr 2018	86,23	80,40	65,70	61,43
Geschäftsjahr 2019	71,05	70,19	54,86	54,86

Zum 1. Januar der Jahre 2016 bis 2019 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

#### Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2019 wurden am 1. Januar 2019 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2022.

Die Höhe der Auszahlung je virtueller Aktie entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im Xetra-Handel an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen.

Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat. Die Zahlung erfolgt dann binnen eines Monats.

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

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2016 bis 2019 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.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP zugrunde gelegt.

### 39 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2019 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 9. Januar 2019 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 3. Januar 2019 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,11 % (das entspricht 2.878.874 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 21. Januar 2019 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 15. Januar 2019 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,08 % (das entspricht 2.847.386 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 1. Februar 2019 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 25. Januar 2019 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,92 % (das entspricht 2.698.294 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 18. Juni 2019 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 5. Juni 2019 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,01 % (das entspricht 2.787.565 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 18. Juni 2019 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 6. Juni 2019 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,82 % (das entspricht 2.606.223 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2019 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 2019 51,63 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,32 %.

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 2019): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, Lazard Asset Management LLC 5,02 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 34,91 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

### 40 Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzpositionen:

#### Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte <sup>1)</sup>		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	85	305	-2,4	-11,1	-0,7	-2,7
davon freistehend	130	130	-9,0	-14,0	-9,0	-14,0
<b>Gesamt</b>	<b>215</b>	<b>435</b>	<b>-11,4</b>	<b>-25,1</b>	<b>-9,7</b>	<b>-16,7</b>

<sup>1)</sup> Ohne Stückzinsen

Zum Abschlussstichtag bestanden sechs Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu einem Zinsswap wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert wurde in dem Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt.

Drei der bestehenden Zinsswaps wurden für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Bei den gebildeten Bewertungseinheiten handelte es sich um Microhedges. Für drei dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 0,7 Mio €. Die Zinsswaps mit Stillhalterpositionen der Fraport AG wurden nicht in die Bewertungseinheiten einbezogen und bei den Drohverlustrückstellungen berücksichtigt. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe auch Tz. 16).

Bei drei Zinsswaps handelte es sich um freistehende Derivate, für die kein passendes Grundgeschäft abgeschlossen wurde und insofern auch die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war. Für diese Swaps bestanden zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen in Höhe des negativen Marktwerts von 9,0 Mio €.

Im Folgenden wird dargestellt, in welchem Zeitraum sich die Zahlungsströme der gebildeten Bewertungseinheiten voraussichtlich ausgleichen werden und in welchem Umfang Zins- und Währungsrisiken abgesichert wurden.

#### Details zu Zins- und Währungsswaps

Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert <sup>1)</sup> in Mio €
2010	2020	85,0	-2,4
<b>Gesamt</b>		<b>85,0</b>	<b>-2,4</b>

<sup>1)</sup> Ohne Stückzinsen

Aus den abgeschlossen Termingeschäften zur Deckung des Strombedarfs bestanden zum 31. Dezember 2019 keine Drohverlustrückstellungen, da Marktwertänderungen bei geschlossenen Positionen nicht zu berücksichtigen sind („Einfrierungsmethode“).

Für weitere Angaben zur Bildung von Bewertungseinheiten und Absicherung von finanzwirtschaftlichen Risiken wird auf den zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

#### 41 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2019 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig in Anspruch:

- > AirIT Services GmbH
- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Ausbau Süd GmbH
- > Fraport Brasil Holding GmbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Die Tochtergesellschaft FraGround Fraport Ground Services GmbH nimmt für das Geschäftsjahr 2019 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.

## 42 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die weltweite Ausbreitung des neuartigen Coronavirus SARS-CoV-2 hat in den ersten zwei Monaten des Jahres 2020 stetig zugenommen. Der Vorstand hat zum 12. März 2020 eine aktualisierte Prognose erstellt, die die Entwicklung des Coronavirus bis zu diesem Zeitpunkt berücksichtigt. Es bestehen große Unsicherheiten wie die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen im Jahresverlauf ausfallen werden. Der Vorstand geht jedoch davon aus, dass die Ausbreitung des Coronavirus zu deutlich negativen Auswirkungen auf die Passagier- und Finanzentwicklung des Fraport-Konzerns führen wird.

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

Am 16. Dezember 2019 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

## 44 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2019

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Neben den Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 981,2 Tsd € (im Vorjahr: 1.178,5 Tsd €) setzen sich die Gesamtbezüge des Vorstands wie folgt zusammen:

#### Gesamtbezüge des Vorstands

in Tsd €	2019				2018
	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Stefan Schulte	453,3	1.499,9	613,0	1.953,2	2.185,3
Anke Giesen	345,3	1.114,9	465,1	1.460,2	1.672,5
Michael Müller	343,8	1.114,9	465,1	1.458,7	1.669,0
Dr. Pierre Dominique Prümm	170,0	778,0	575,8	948,0	–
Dr. Matthias Zieschang	411,4	1.180,0	465,1	1.591,4	1.835,8
<b>Summe</b>	<b>1.723,8</b>	<b>5.687,7</b>	<b>2.584,1</b>	<b>7.411,5</b>	<b>7.362,6</b>

Die erfolgsunabhängigen Komponenten beinhalten die Festvergütung sowie die Nebenleistung der jeweiligen Mitglieder des Vorstands. Auf die erfolgsabhängigen Komponenten entfallen die zugewendeten Tantiemen (Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2019 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2019), die zugewendete LTIP-Tranche 2019 zum Auslobungszeitpunkt sowie die fällige LSA-Tranche 2017 zum Fair Value am Bilanzstichtag. In der Spalte „Komponente mit langfristiger Anreizwirkung“ sind die LTIP-Tranche 2019 sowie die LSA-Tranche 2017 enthalten.

#### Erfasster Aufwand aus LSA und LTIP für den Vorstand

in Tsd €	2019			2018
	LSA	LTIP	Gesamt	Gesamt
Dr. Stefan Schulte	112,9	981,0	1.093,9	622,2
Anke Giesen	90,7	746,6	837,3	465,7
Michael Müller	90,7	739,0	829,7	465,7
Dr. Pierre Dominique Prümm	35,0	167,3	202,3	–
Dr. Matthias Zieschang	90,7	723,8	814,5	465,7
<b>Summe</b>	<b>420,0</b>	<b>3.357,7</b>	<b>3.777,7</b>	<b>2.019,3</b>

Der erfasste Aufwand aus LSA und LTIP beinhaltet die periodengerechten Zuführungsbeträge zu den Rückstellungen für alle noch nicht ausgezahlten LSA- und LTIP-Tranchen.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2019 insgesamt mit 1.330 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 903 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.709 Tsd € (im Vorjahr: 1.673 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 11.234 Tsd € (im Vorjahr: 9.302 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 21.208 Tsd € (im Vorjahr: 20.858 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 45 und Tz. 46 aufgeführt.

#### **Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2019**

Im Geschäftsjahr 2019 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 102,3 Tsd € (im Vorjahr: 94,3 Tsd €).

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

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

## 45 Vorstand

**Mandate des Vorstands**

<b>Mitglieder des Vorstands</b>	<b>Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien</b>
Vorstandsvorsitzender <b>Dr. Stefan Schulte</b>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p> <p><b>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza</p>
Vorstand Operations (bis 30.6.2019), Vorstand Retail & Real Estate (seit 1.7.2019) <b>Anke Giesen</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; AXA Konzern AG &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p>
Vorstand Arbeitsdirektor <b>Michael Müller</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; Airport Cater Service GmbH &gt; Medical Airport Service GmbH &gt; Terminal for Kids gGmbH</p> <p><b>Mitglied des Vorstands:</b> &gt; stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF) (seit 13.5.2019)</p> <p><b>Mitglied im Präsidium</b> &gt; Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (seit 1.1.2019)</p>
Vorstand Aviation & Infrastruktur (seit 1.7.2019) <b>Dr. Pierre Dominique Prümm</b>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 1.3.2019)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH &gt; Media Frankfurt GmbH (bis 16.12.2019)</p> <p><b>Mitglied des Vorstands:</b> &gt; Flughafen Forum und Region</p>
Vorstand Controlling & Finanzen <b>Dr. Matthias Zieschang</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> &gt; Frankfurter Sparkasse</p> <p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Börsenrats:</b> &gt; FWB Frankfurter Wertpapierbörse</p>

## 46 Aufsichtsrat

**Mandate des Aufsichtsrats**

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats  <b>Karlheinz Weimar</b>  Hessischer Minister der Finanzen a. D.</p> <p>(Bezüge 2019: 130.000 €; 2018: 63.800 €)</p>	<p><b>Mitglied im Hochschulrat:</b>  &gt; Universität Frankfurt am Main</p> <p><b>Mitglied im Kuratorium:</b>  &gt; Institute for Law and Finance</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender  <b>Ronald Laubrock</b>  ver.di Hessen</p> <p>(Bezüge 2019: 83.500 €; 2018: 34.011 €)</p>	<p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b>  &gt; Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbH Limburg</p> <p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b>  &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH  &gt; LSG Lufthansa Service Holding  &gt; LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding  &gt; Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH</p>
<p><b>Claudia Amier</b>  Betriebsratsvorsitzende</p> <p>(Bezüge 2019: 81.500 €; 2018: 56.550 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; operational Services GmbH &amp; Co. KG</p>
<p><b>Devrim Arslan</b>  Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH</p> <p>(Bezüge 2019: 63.000 €; 2018: 42.100 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH</p>
<p><b>Uwe Becker</b>  Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main</p> <p>(Bezüge 2019: 58.000 €; 2018: 43.700 €)</p>	<p><b>Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:</b>  &gt; Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH  &gt; Mainova AG (Vorsitzender bis 28.5.2019)  &gt; Messe Frankfurt GmbH  &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH  &gt; Süwag Energie AG</p> <p><b>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</b>  &gt; Hafen- und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main  &gt; Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main  &gt; Stadtentwässerung Frankfurt am Main (Stellvertretender Vorsitzender)  &gt; Kita Frankfurt  &gt; Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst (Stellvertretender Vorsitzender)  &gt; Volkshochschule Frankfurt am Main  &gt; Dom Römer GmbH (Stellvertretender Vorsitzender)  &gt; Gas-Union GmbH (Vorsitzender)  &gt; Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH  &gt; Nassauische Sparkasse  &gt; Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH  &gt; Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH  &gt; Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main  &gt; RMA Rhein-Main Abfall GmbH  &gt; RTW Planungsgesellschaft mbH</p>
<p><b>Hakan Bölükese</b>  Freigestelltes Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2019: 65.000 €; 2018: 28.123 €)</p>	
<p><b>Hakan Cicek</b>  Freigestelltes Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2019: 54.500 €; 2018: 37.100 €)</p>	

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p><b>Kathrin Dahnke</b> Mitglied des Vorstands Wilh. Wehrhahn KG (bis 31.12.2019)</p> <p>(Bezüge 2019: 51.500 €; 2018: 37.100 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat (bis 31.12.2019)</b> <b>(zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilh. Wehrhahn KG):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH</li> <li>&gt; abcbank GmbH</li> </ul> <p><b>Vorsitzende des Aufsichtsrats (bis 31.12.2019):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Basalt-Actien-Gesellschaft</li> </ul> <p><b>Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats (bis 31.12.2019):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; ZWILLING J.A. Henckels AG</li> </ul> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; B. Braun Melsungen AG</li> <li>&gt; Knorr-Bremse AG, zweite stellvertretende Vorsitzende</li> </ul> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat (bis 31.12.2019)</b> <b>(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; abcfinance GmbH</li> </ul> <p><b>Mitglied im Vorstand (bis 31.12.2019)</b> <b>(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Wehrhahn Industrieholding AG</li> </ul>
<p><b>Detlev Draths</b> Freigestelltes Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2019: 65.000 €; 2018: 26.523 €)</p>	
<p><b>Peter Feldmann</b> Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main</p> <p>(Bezüge 2019: 43.125 €; 2018: 38.900 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH</li> <li>&gt; KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH (Vorsitzender)</li> <li>&gt; Mainova AG (seit 28.5.2019)</li> <li>&gt; Messe Frankfurt GmbH</li> <li>&gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH</li> <li>&gt; Thüga Holding GmbH &amp; Co. KGaA</li> </ul> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender)</li> <li>&gt; Dom Römer GmbH (Vorsitzender)</li> <li>&gt; FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender)</li> <li>&gt; Gas Union GmbH</li> <li>&gt; Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Stellvertretender Vorsitzender)</li> <li>&gt; Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender)</li> <li>&gt; Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender)</li> <li>&gt; Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender)</li> </ul>
<p><b>Peter Gerber</b> Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG</p> <p>(Bezüge 2019: 40.000 €; 2018: 26.500 €)</p>	<p><b>Mitglied im Beirat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Thüga AG</li> </ul> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Albatros Versicherungsdienste GmbH</li> </ul> <p><b>Mitglied im Vorstand:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Bundesvereinigung Logistik e.V.</li> <li>&gt; Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften</li> </ul> <p><b>Mitglied im Präsidium:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.</li> <li>&gt; Chair of IATA Cargo Advisory Committee (CAC)</li> </ul>
<p><b>Dr. Margarete Haase</b></p> <p>(Bezüge 2019: 100.000 €; 2018: 68.600 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; OSRAM Licht AG</li> <li>&gt; OSRAM GmbH</li> <li>&gt; ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam</li> <li>&gt; Marquard &amp; Bahls AG</li> </ul>
<p><b>Frank-Peter Kaufmann</b> Mitglied des Hessischen Landtags</p> <p>(Bezüge 2019: 69.000 €; 2018: 47.700 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville</li> </ul>
<p><b>Dr. Ulrich Kipper</b> Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement</p> <p>(Bezüge 2019: 54.500 €; 2018: 23.550 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; operational services GmbH &amp; Co. KG</li> </ul>

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p><b>Lothar Klemm</b> Hessischer Staatsminister a. D.</p> <p>(Bezüge 2019: 84.500 €; 2018: 58.150 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Dietz AG</p> <p><b>Vorsitzender des Vorstands:</b> &gt; Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)</p> <p><b>Non executive Director:</b> &gt; European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)</p> <p><b>Vorsitzender des Beirats:</b> &gt; Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises</p>
<p><b>Birgit Kother</b> Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2019: 51.500 €; 2018: 22.750 €)</p>	
<p><b>Michael Odenwald</b> Staatssekretär a. D., Rechtsanwalt</p> <p>(Bezüge 2019: 57.250 €; 2018: 33.900 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Deutsche Bahn AG</p> <p><b>Mitglied im Beirat</b> &gt; DB Stiftung gGmbH (seit 1.1.2019)</p>
<p><b>Qadeer Rana</b> Betriebsratsvorsitzender FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>(Bezüge 2019: 66.000 €; 2018: 28.923 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p><b>Katharina Wesenick</b> ver.di Bundestarifsekretärin Luftverkehr</p> <p>(Bezüge 2019: 50.500 €; 2018: 22.750 €)</p>	<p><b>Vorsitzende des Ausschusses für Bodenpersonal der Sektion Zivilluftfahrt:</b> &gt; Europäische Transportarbeiter-Föderation</p> <p><b>Ordentliches Mitglied des Sektionsausschusses Zivilluftfahrt:</b> &gt; Internationale Transportarbeiter-Föderation</p>
<p><b>Prof. Dr. Katja Windt</b> Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH</p> <p>(Bezüge 2019: 62.000 €; 2018: 43.700 €)</p>	<p><b>Mitglied im Vorstand:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p>

## 47 Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a und b HGB

## Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a und b HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>2)</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,00	-18	-22 <sup>3)10)</sup>
AirITSystems GmbH, Hannover	50,00	5.211	1.569
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	100,00	2.248	1.109 <sup>4)</sup>
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	5.602	385
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	(100,00)	0	0 <sup>3)</sup>
AIRMALL, Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-588	0
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	3.766	-4.134
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,00	162.603	2.501 <sup>4)</sup>
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	26	90 <sup>4)</sup>
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,00	1.098	461
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,00)	431	-10 <sup>3)10)</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi/Indien	10,00	323.620	-5.693 <sup>5)</sup>
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	49,00	-334	-5.225
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	402 <sup>4)</sup>
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	16,66	49	-253
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,00	1.097	97
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	556	-600 <sup>4)</sup>
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	50,00	28.749	12.199
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	50,00	18	1
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	60 <sup>4)</sup>
Fraport Asia Ltd., Hongkong/China	100,00	106.102	1.423
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	100,00	25	-4 <sup>4)</sup>
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	67	-2
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	100,00	70	-1
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	24	-71 <sup>4)</sup>
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza/Brasilien	100,00	163.383	6.604
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre/Brasilien	100,00	196.895	13.887
Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien	(100,00)	26	0
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,00	42.031	836 <sup>4)</sup>
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,00	3.264	164
Fraport Cleveland Inc., Cleveland/USA	(100,00)	3.391	-993
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	13.300	10.132
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,00)	428.436	7.706
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta	100,00	25.610	-12
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	99,99 (0,07)	453.017	11.120
Fraport Maryland Inc., Maryland/USA	(100,00)	29.408	4.689
Fraport New York Inc., New York/USA	(100,00)	-4.029	-5.247
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	29	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	29	1
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	350	-293 <sup>4)</sup>
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99 (0,01)	325	6
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	18.466	5.183
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	0	0 <sup>3)</sup>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.657	5.659
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	41	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.825	4.557
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	73,40	114.496	21.062
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	73,40	101.717	-4.652
Fraport Regional Airports of Greece Management S.A. Athen/Griechenland	73,40	3.324	1.084
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi-Arabien	90,00 (10,00)	5.898	-872 <sup>3)</sup>

**Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a und b HGB**

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital <sup>1)</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>2)</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik/Slowenien	100,00	113.703	8.733
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	38,56 (12,44)	158.051	166.036
Fraport Tennessee Inc., Nashville/USA	(100,00)	-1.334	-1.337
Fraport Turkey Havalimanı Yatırımları A.Ş., Antalya/Türkei	100,00	38.081	25.641 <sup>6)</sup>
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	107.709	16.342
Fraport USA Inc., Pittsburgh/USA	100,00	1.575	-1.051
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	-65	-2.726
FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main	(100,00)	25	-1.213 <sup>4)</sup>
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	100,00	34	114 <sup>4)</sup>
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	0	0 <sup>3)</sup>
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	100,00	1.742	500
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,33	2.026	-839
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 <sup>3)7)</sup>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	80,01	448.765	84.266
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,00	8.683	3.620
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,00	14.390	3.189
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,00)	129	-14 <sup>3)8)</sup>
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	(50,00)	3.499	-283
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	(50,00)	24	0
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,00	12.392	928
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland/Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	25,00	-318.200	36.800 <sup>9)</sup>
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,00	28.710	11.225
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/China	50,00	8.161	1.476
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,00	1.324	676 <sup>10)</sup>
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,00	369	7
The Squire GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	5,10	-594.137	-14.616 <sup>10)</sup>
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,00	45	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,50)	598.681	41.314

\* in Klammern: mittelbare Anteile, Berechnung gemäß § 16 Absatz 4 AktG.

<sup>1)</sup> Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.

<sup>2)</sup> Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.

<sup>3)</sup> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

<sup>4)</sup> Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.

<sup>5)</sup> Geschäftsjahr endete am 31. März 2019.

<sup>6)</sup> vormals: Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi.

<sup>7)</sup> Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

<sup>8)</sup> Angaben gemäß Liquidationsabschluss zum 30.09.2019.

<sup>9)</sup> Konsolidierter Jahresabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).

<sup>10)</sup> Jahresabschluss 2018.

Frankfurt am Main, 26. Februar 2020/12. März 2020

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Prümm

Dr. Zieschang

## Weitere Informationen

### Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht, der mit dem Konzern-Lagebericht zusammengefasst sind, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Frankfurt am Main, 26. Februar 2020/12. März 2020

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Prümm



Dr. Zieschang

## **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

**An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main**

### **Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

#### **Prüfungsurteile**

Wir haben den Jahresabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- > vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

#### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

#### **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ❶ Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens
- ❷ Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ❶ Sachverhalt und Problemstellung
- ❷ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ❸ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

#### ❶ Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens:

❶ Im Jahresabschluss der Fraport AG werden immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen in Höhe von insgesamt € 5.661,1 Mio (64,6 % der Bilanzsumme) sowie Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von € 1.796,5 Mio (20,5 % der Bilanzsumme) ausgewiesen.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr 2019 € 335,8 Mio.

Die Höhe der Abschreibungen wird vor allem durch Annahmen zu den voraussichtlichen Nutzungsdauern der Anlagen beeinflusst. Die Festlegung der Nutzungsdauern und die jährliche Beurteilung deren Angemessenheit sind mit Schätzungsunsicherheiten behaftet, so dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Höhe der Buchwerte der langfristigen Vermögensgegenstände und damit auch auf das Eigenkapital der Gesellschaft ergeben können.

Im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen an der Terminal- und der weiteren Flughafeninfrastruktur tätigt die Gesellschaft in bedeutendem Umfang Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung. Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen weitestgehend bis auf als Aufwand zu erfassende Anteile aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam werden, werden Instandhaltungsmaßnahmen im laufenden Geschäftsjahr aufwandswirksam erfasst. Wegen des bedeutenden Umfangs des Anlagevermögens der Gesellschaft kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie der Ermittlung von Aufwandsanteilen bei Modernisierungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss eine besondere Bedeutung zu. Bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, bestehen Ermessensspielräume hinsichtlich dieser Abgrenzung und der damit verbundenen wesentlichen Auswirkung auf das Jahresergebnis der Gesellschaft.

Die handelsrechtliche Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen richtet sich nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Die beizulegenden Werte werden als Barwerte der erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen ergeben, mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der individuell ermittelten Kapitalkosten des jeweiligen zu bewertenden Unternehmens. Auf Basis der durchgeführten Bewertungen sowie weiterer Dokumentationen ergab sich für das Geschäftsjahr kein Abwertungsbedarf. Die Ergebnisse dieser Bewertungen sind abhängig davon, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsströme einschätzen, sowie von den jeweils verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten. Die Bewertung ist daher mit entsprechenden Unsicherheiten behaftet.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der hohen Komplexität der Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens und der wesentlichen Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Fraport AG waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Im Rahmen unserer Prüfung der immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen haben wir unter anderem die von der Fraport AG eingerichteten Prozesse und Kontrollen zur Investitionsgenehmigung und in der Anlagenwirtschaft, die die ordnungsgemäße Erfassung der getätigten Investitionen und Einhaltung der Vorgaben zur Bilanzierung nach deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sicherstellen, beurteilt. Gegenstand dieser Prozesse ist auch die Abgrenzung von Anschaffungs- und Herstellungskosten und Erhaltungsaufwand. Diese Beurteilung umfasste auch die inhaltliche Würdigung der erstellten Projektbeschreibungen und daraus abgeleiteten Bewertungen unter anderem hinsichtlich Aktivierungsanteilen und Nutzungsdauern. Durch die Durchsicht der zuvor genannten Unterlagen in Stichproben haben wir nachvollzogen, dass die den planmäßigen Abschreibungen zugrunde liegenden wirtschaftlichen Nutzungsdauern innerhalb einer Bandbreite vertretbarer Schätzwerte liegen.

Im Rahmen unserer Prüfung der Finanzanlagen haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen nachvollzogen. Wir haben insbesondere beurteilt, ob die beizulegenden Werte der Vermögensgegenstände des Finanzanlagevermögens sachgerecht mittels Discounted-Cash-Flow Modellen unter Beachtung der relevanten Bewertungsstandards ermittelt wurden. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse mit der verabschiedeten Planung der Gesellschaften haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Ergänzende Anpassungen der Langfristplanung für Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung wurden von uns mit den zuständigen Fachbereichen diskutiert und nachvollzogen. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ geringe Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe der auf diese Weise ermittelten beizulegenden Werte haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen.

Die von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten Prozesse und angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sachgerecht vorzunehmen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind in den Abschnitten 4, 10 und 19 des Anhangs enthalten.

## ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

① Die Fraport AG ist als weltweit tätige Flughafenbetreiberin verschiedenen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus führt die Fraport AG gerichtliche und außergerichtliche Verfahren gegen Behörden sowie anderen Beteiligten. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 157,6 Mio) sind Forderungen enthalten, bei denen Risiken aus Rechtsstreitigkeiten mittels Einzelwertberichtigung berücksichtigt sind. Für Rechtsstreitigkeiten und Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Verpflichtungen aus Personalmaßnahmen bestehen im Jahresabschluss der Fraport AG Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten in Höhe von € 377,3 Mio.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennbetrag oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Einzelwertberichtigungen erfasst. Die Bemessung der Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird insbesondere durch die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Ausfälle sowie der Einschätzung zu einzelnen Rechtsstreitigkeiten bestimmt.

Für ungewisse Verbindlichkeiten werden Rückstellungen gebildet. Dem Ansatz und der Bewertung der Rückstellungen liegen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter zugrunde. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Höhe dieser betragsmäßig wesentlichen Posten waren diese Sachverhalte aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorgehen der Gesellschaft zur Erfassung von Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Risiken des Personalbereichs, zur Einschätzung hinsichtlich einer gegenwärtigen Verpflichtung der Gesellschaft bzw. des Wertberichtigungsbedarfs von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der bilanziellen Abbildung nachvollzogen und auf Angemessenheit beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Fehlerrisiko in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte Auswirkung auf das Jahresergebnis der Gesellschaft haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze beurteilt. Unter anderem haben wir hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von

Verpflichtungen und Risiken die vorliegenden Verträge und Kostenschätzungen gewürdigt. Zudem haben wir im Rahmen unserer Prüfung unter anderem Gespräche mit der internen Rechtsabteilung der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Zum Bilanzstichtag haben wir darüber hinaus externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt. Diese stützen die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung. Wir haben die Darstellung der Rechtsstreitigkeiten und die damit einhergehende Risikovorsorge im Jahresabschluss nachvollzogen. Damit einhergehend haben wir auch die Stetigkeit und Konsistenz der angewendeten Berechnungsmethoden gewürdigt und die zugrunde liegenden Unterlagen eingesehen. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung bzw. die Ermittlung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Darstellung in Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang nachvollzogen.

Insgesamt konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der betragsmäßig bedeutsamen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Rückstellungen zu rechtfertigen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in den Abschnitten 4, 21 und 30 des Anhangs enthalten.

### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- > die in Abschnitt „Rechtliche Angaben“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- > den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex
- > die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- > wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- > anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich,

auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- > beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- > ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- > beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## **Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen**

### **Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG**

#### **Prüfungsurteile**

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 eingehalten hat. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit „Stromnetz“ nach § 6b Abs. 3 Satz 1 EnWG – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie die als Anlage beigefügten Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden für die Aufstellung des Tätigkeitsabschlusses – geprüft.

- > Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.
- > Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der beigefügte Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG.

#### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten und des Tätigkeitsabschlusses in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des Entwurfs einer Neufassung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung nach § 6b Abs. 5 Energiewirtschaftsgesetz (IDW EPS 610 n.F.) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG“ weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Über-

einstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir wenden als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG zu dienen.

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten. Die gesetzlichen Vertreter sind auch verantwortlich für die Aufstellung des Tätigkeitsabschlusses nach den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Pflichten zur Führung getrennter Konten einzuhalten.

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Tätigkeitsabschluss entspricht der im Abschnitt „Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass der Tätigkeitsabschluss kein unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Tätigkeit zu vermitteln braucht.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten der Gesellschaft nach § 6b Abs. 3 EnWG.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen,

- > ob die gesetzlichen Vertreter ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten haben und
- > ob der Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG entspricht.

Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten umfasst die Beurteilung, ob die Zuordnung der Konten zu den Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 4 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt ist und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Unsere Verantwortung für die Prüfung des Tätigkeitsabschlusses entspricht der im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass wir für den Tätigkeitsabschluss keine Beurteilung der sachgerechten Gesamtdarstellung vornehmen können.

#### **Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 28. Mai 2019 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 6. Dezember 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Abschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

### **Hinweis zur Nachtragsprüfung**

Diesen Bestätigungsvermerk erteilen wir zu dem geänderten Jahresabschluss und geänderten Lagebericht aufgrund unserer pflichtgemäßen, am 26. Februar 2020 abgeschlossenen Prüfung und unserer am 12. März 2020 abgeschlossenen Nachtragsprüfung, die sich auf die Änderungen von Angaben im Anhang und Lagebericht aufgrund einer unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse zu den Auswirkungen des Coronavirus aktualisierten Prognose bezog. Auf die Darstellung der Änderungen durch die gesetzlichen Vertreter im geänderten Anhang, Abschnitt "Ereignisse nach dem Bilanzstichtag", sowie im geänderten Lagebericht, Abschnitte "Risiko- und Chancenbericht", "Prognosebericht" und "Ereignisse nach dem Bilanzstichtag" wird verwiesen.

### **Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Noll.

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2020/begrenzt auf die im Hinweis zur Nachtragsprüfung genannten Änderungen:  
12. März 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll  
Wirtschaftsprüfer



ppa. Christoph Meyer  
Wirtschaftsprüfer

## **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung**

### **An die Fraport AG, Frankfurt am Main**

Wir haben die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b Abs. 1 und 315b Abs. 1 HGB der Fraport AG, Frankfurt am Main, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Erklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

### **Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

### **Verantwortung des Wirtschaftsprüfers**

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die in der nichtfinanziellen Erklärung verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- > Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern
- > Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über die Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung
- > Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung
- > Analytische Beurteilung von Angaben der nichtfinanziellen Erklärung
- > Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahres- und Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht
- > Beurteilung der Darstellung der Angaben

### Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

### Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt.

Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Frankfurt, den 26. Februar 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll  
Wirtschaftsprüfer



Nicolette Behncke  
Wirtschaftsprüfer

## **Glossar**

### **Adjustiertes EBIT**

EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

### **Capital Employed**

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital <sup>1)</sup>

### **Dividendenrendite**

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

### **Dynamischer Verschuldungsgrad**

Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

### **Earnings per Share (EPS)**

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ gewichtete Anzahl der Aktien

### **EBIT**

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

### **EBIT-Marge**

EBIT/Umsatzerlöse

### **EBITDA**

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

### **EBITDA-Marge**

EBITDA/Umsatzerlöse

### **EBT**

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

### **Eigenkapitalquote**

Eigenkapital <sup>1)</sup>/Bilanzsumme

### **Eigenkapitalrendite**

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital <sup>1)</sup>

### **Euribor**

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

### **Free Cash Flow**

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und von Konzessionen) – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in at-Equity bewertete Unternehmen + Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen

### **Gearing Ratio**

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

**Gesamtbeschäftigte**

Beschäftigte der Fraport AG sowie der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

**Jahres-Performance der Fraport-Aktie**

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

**Krankenquote**

Krankentage/Solltage x 100 ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke)

**Kurs-Gewinn-Verhältnis**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

**Liquidität**

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

**Lost Time Injury Frequency (LTIF)**

Anzahl der Arbeitsunfälle/Geleistete Arbeitsstunden in Mio

**Marktkapitalisierung**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie x Anzahl der Aktien

**Netto-Finanzschulden**

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

**Netto-Finanzschulden zu EBITDA**

Netto-Finanzschulden/EBITDA

**Operativer Aufwand**

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

**ROCE**

Abkürzung für Return on Capital Employed = adjustiertes EBIT/Capital Employed

**ROFRA**

Abkürzung für Return on Fraport-Assets = adjustiertes EBIT/Fraport-Assets

**Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12**

Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12

**Umsatzrendite**

EBT/Umsatzerlöse

**Verschuldungsgrad**

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

**Working Capital**

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland  
[www.fraport.de](http://www.fraport.de)

### **Kontakt Investor Relations**

Fraport AG  
Christoph Nanke  
Finanzen & Investor Relations  
Telefon: + 49 69 690-74840  
Telefax: + 49 69 690-74843  
Internet: [www.meet-ir.de](http://www.meet-ir.de)  
E-Mail: [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de)

### **Layout**

Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

### **Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin**

26. Februar & 12. März 2020/13. März 2020

### **Sprachgebrauch**

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts wird vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Sprachform ein.

### **Rundungshinweis**

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
Finanzen & Investor Relations  
60547 Frankfurt am Main

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