



Hauptversammlung der Fraport AG

virtuell durchgeführt am 01. Juni 2021

***Redetext von Dr. Stefan Schulte,
Vorstandsvorsitzender der Fraport AG***

Vorab veröffentlicht im Internet am 28. Mai 2021

Es gilt das gesprochene Wort am Tag der Hauptversammlung

I. Einleitung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Damen und Herren!

Auch ich begrüße Sie sehr herzlich zur Hauptversammlung der Fraport AG. Sie sehen uns hier erneut in einem Konferenzraum in unserer Unternehmenszentrale. Meine Kollegin und meine Kollegen aus dem Vorstand – Anke Giesen, Michael Müller, Dr. Pierre Dominique Prümm und Dr. Matthias Zieschang – verfolgen die Hauptversammlung online, ebenso wie die weiteren Aufsichtsratsmitglieder.

Vor einem Jahr haben wohl viele gehofft, dass wir uns in diesem Jahr wieder persönlich in der Frankfurter Jahrhunderthalle treffen können. Doch das Coronavirus wird uns noch länger begleiten und unseren Alltag prägen.

Und dennoch gibt es inzwischen auch Anlass zu Optimismus. Durch den enormen Fortschritt der Medizin und die Impfprogramme ist eine schrittweise Rückkehr zu einer gewissen Normalität absehbar. Wir sehen mittlerweile erste Lockerungen im Alltag, und wir können wieder Pläne machen – auch Urlaubspläne. Das ist eine gute Nachricht.

Eine Hauptversammlung ist aber immer auch ein Blick zurück. Ich möchte Ihnen heute berichten, vor welche Herausforderungen COVID-19 die Luftfahrt und insbesondere Ihr Unternehmen gestellt hat. Und, viel wichtiger: Wie wir gemeinsam auf diese Herausforderungen reagiert haben. Wie wir für Ihr Unternehmen – und damit für unsere Kunden, für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aber auch für Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre – den Weg in eine positive Zukunft gestalten.

Es steht außer Frage, dass dies die schwerste und längste Krise ist, die die moderne Luftfahrt jemals erlebt hat. Nur durch sehr schnelles und konsequentes Handeln konnten wir Ihr Unternehmen in dieser Phase im Gleichgewicht halten. Wir haben umfassende Sparmaßnahmen umgesetzt und unsere Liquidität massiv erhöht. Wir haben unsere Flughäfen im Eiltempo fit gemacht für einen Betrieb unter Pandemiebedingungen. Denn es war uns wichtig – und auch klare

Erwartungshaltung der Politik – dass der Flughafen Frankfurt offen bleibt für die Rückkehrflüge, für die internationale Anbindung und die Versorgung Deutschlands mit Luftfracht. Denn das ist unsere Funktion als wichtiges Frachtdrehkreuz.

Für diesen enormen Einsatz möchte ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken. Unsere Beschäftigten haben unter teils deutlich erschwerten Bedingungen ihren Job gemacht – an Frachtmaschinen, an den Sicherheitskontrollen, in den Passagierbussen, in der Flughafenklinik und an anderer Stelle in unserem Unternehmen. Hier in Frankfurt genauso wie weltweit an unseren Flughafenstandorten. Mein Dank gilt auch all jenen, die in Kurzarbeit gegangen sind, ein Abfindungsangebot angenommen haben oder in Altersteilzeit gegangen sind. Sie alle haben einen Beitrag geleistet, um unser Unternehmen wirtschaftlich am Leben zu erhalten und damit letztlich auch möglichst viele Arbeitsplätze zu sichern.

Heute können wir sagen: Diese Anstrengungen waren nicht vergebens. Im Gegenteil: Sie bilden die Basis für eine weiterhin gute Zukunft Ihres Unternehmens. Denn die grundlegenden Nachfragetrends im Luftverkehr sind intakt. Der Flughafen Frankfurt bleibt eines der wichtigsten Drehkreuze in Europa. Und wir sind deutlich schlanker, effizienter und damit wettbewerbsfähiger aufgestellt als vor der Krise.

Trotz aller Sparmaßnahmen haben wir an zentralen Zukunftsprojekten festgehalten, so etwa am Bau von Terminal 3. Auch bei der Neuorganisation der Sicherheitskontrollen haben wir eine wichtige Vereinbarung erreicht. Und wir machen Fortschritte bei unserem Ziel, die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. Darauf gehe ich gleich detaillierter ein. Doch zunächst möchte ich noch einmal auf das vergangene Jahr zurückblicken.

II. Rückblick Geschäftsjahr 2020

Im vergangenen Jahr hatten wir am Flughafen Frankfurt rund 18,8 Millionen Passagiere. Das sind so wenige wie zuletzt im Jahr 1984. Im Vergleich zum bisherigen Rekordjahr 2019 ist das ein Rückgang um 73,4 Prozent. Dass wir überhaupt auf fast 20 Millionen Passagiere gekommen sind, lag vor allem an den ersten drei Monaten des Jahres. Ab Anfang April lag das Minus auf Wochenbasis dann bei bis zu 98 Prozent.

Erfreulich hat sich hingegen das Cargo-Aufkommen entwickelt. Zunächst war auch hier das Volumen aufgrund der fehlenden Beiladefracht aus den Passagiermaschinen rückläufig. Dies konnte aber schnell aufgefangen werden. Seit Oktober liegen wir sogar über den jeweiligen Vorjahreswerten. Es war und ist eine starke Leistung unseres Teams und aller Beteiligten in der Fracht-Community, diese Frachtmengen abzuwickeln. Damit leisten wir bis zum heutigen Tag einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der deutschen Bevölkerung und stellen die Anbindung der deutschen Wirtschaft an die internationalen Märkte auch in Pandemiezeiten sicher.

An all unseren internationalen Konzernflughäfen lagen die Passagierzahlen im vergangenen Jahr ebenfalls deutlich unter den Vorjahreswerten, auch wenn sich die Entwicklung hier je nach Land differenzierter darstellt.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Nicht nur das Verkehrsaufkommen ist im vergangenen Jahr dramatisch eingebrochen. Auch der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahr mehr als halbiert auf knapp 1,7 Milliarden Euro. Trotz unserer schnellen und umfassenden Kostensenkungsmaßnahmen haben wir einen deutlichen Nettoverlust verzeichnet. Das Konzern-Ergebnis betrug minus 690 Millionen Euro. Dies ist der erste Jahresverlust seit 2002, also seit fast 20 Jahren.

Dass die eingeleiteten Sparmaßnahmen greifen, sehen wir am operativen Ergebnis: Das Konzern-EBITDA bewegte sich mit minus 251 Millionen Euro zwar deutlich im negativen Bereich. Dies lag aber im Wesentlichen an den Aufwendungen für personalwirtschaftliche Maßnahmen in Höhe von 299 Millionen Euro. Bereinigt um diese Sondereinflüsse haben wir ein positives Konzern-EBITDA von rund 48 Millionen Euro erreicht.

Neben den Maßnahmen auf der Ausgabenseite hatte die Sicherung der Liquidität für uns höchste Priorität. Bereits zu Beginn der Krise lag unsere verfügbare Liquidität bei knapp zwei Milliarden Euro. Diese haben wir nochmal deutlich erhöht: Seit Anfang 2020 haben wir zusätzliche liquide Mittel in Höhe von 4,8 Milliarden Euro gesichert. Zum 31. März 2021 lag unsere verfügbare Liquidität trotz der hohen Mittelabflüsse

bei 4,4 Milliarden Euro und damit doppelt so hoch wie zum gleichen Stichtag des Vorjahres.

Unsere Netto-Finanzschulden lagen zum 31. März 2021 bei rund 6 Milliarden Euro. Setzt man dies ins Verhältnis zum Eigenkapital, so ergibt sich ein Verschuldungsgrad von rund 170 Prozent. Diese so genannte Gearing Ratio hatte zum 31. Dezember 2019 noch bei etwa 93 Prozent gelegen.

Sie sehen, dass die Corona-Krise unsere Bilanz strapaziert. Wir sind dennoch davon überzeugt, dass wir den Verschuldungsgrad längerfristig aus unserer Ertragskraft wieder auf ein normales Niveau zurückführen können. Dennoch müssen wir uns ein möglichst breites Spektrum an Finanzierungsoptionen offenhalten. Deshalb schlagen Vorstand und Aufsichtsrat Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, heute die Schaffung von genehmigtem und bedingtem Kapital vor.

Derzeit, und das sage ich ganz deutlich, gibt es aber keine Pläne, diese Optionen tatsächlich zu nutzen. Im Gegenteil: Wir sehen aktuell deutliche Zeichen der Erholung und blicken optimistisch in die Zukunft.

Schauen wir auf die Aktienkursentwicklung, die uns natürlich nicht zufriedenstellt. Auf den Einbruch der Aktienmärkte zu Beginn der Corona-Krise folgte eine sehr schnelle und starke Erholung. Die marktbreiten Indizes liegen bereits wieder deutlich über dem Vorkrisenniveau. Unsere Aktie hat – genauso wie der gesamte Luftfahrt-Sektor – zwar auch wieder Boden gut gemacht. Dennoch bleibt die Kursentwicklung deutlich hinter dem Gesamtmarkt zurück. Wir gehören zweifelsohne zu den Branchen, die am längsten und am stärksten von der Pandemie betroffen sind. Deshalb haben wir die notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit Ihres Unternehmens zu stärken und vom Wiederanlaufen des Luftverkehrs zu profitieren. Hierauf möchte ich im Folgenden eingehen.

III. Zentrale Zukunftsprojekte und Ausblick

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Wie bereits erläutert, werden uns die Auswirkungen von COVID-19 noch länger begleiten. Dies gilt auch und insbesondere für den Luftverkehr. Die Pandemie wirkt hierbei als Beschleuniger von einigen strukturellen Entwicklungen, die sich zum Teil bereits vor der Krise angedeutet haben: Virtuelle Formate werden teilweise physische Besprechungen und Konferenzen ersetzen. Inlandsflüge werden zunehmend auf die Schiene verlagert. Der Flottenumbau der Airlines beschleunigt sich. Insgesamt wird der Luftverkehrsmarkt in der Zeit nach Corona noch stärker umkämpft sein, als er es ohnehin schon war. Das heißt für uns, dass wir uns deutlich wettbewerbsfähiger aufstellen müssen – und genau dies tun wir!

Wir haben auf allen Ebenen angesetzt, um die Kosten zu senken und die Effizienz zu erhöhen. Seit Beginn der Krise haben wir alle betrieblich nicht notwendigen Ausgaben auf den Prüfstand gestellt. Damit sparen wir bei den Sachkosten rund 100 bis 150 Millionen Euro pro Jahr. Wir haben auch die Ausgaben für Investitionen und Instandhaltungen reduziert oder zumindest zeitlich aufgeschoben. Insgesamt reduzieren wir so in den kommenden Jahren unsere Investitionsausgaben in Frankfurt um rund eine Milliarde Euro gegenüber der ursprünglichen Planung.

Um die Personalkosten zu verringern, setzen wir weiterhin auf Kurzarbeit. Den Großteil des vergangenen Jahres und auch im ersten Quartal dieses Jahres waren rund 80 Prozent der Stammbeschäftigten der Fraport AG und der wesentlichen Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt zu durchschnittlich etwa 50 Prozent in Kurzarbeit. Dadurch haben wir auch die notwendige Flexibilität, den Personaleinsatz bei Bedarf schnell wieder hochfahren zu können.

In der Krise wurde aber schnell klar, dass die Kurzarbeit alleine nicht reichen würde. Da wir mehrere Jahre brauchen werden, um wieder das Vorkrisen-Niveau zu erreichen, haben wir den sozialverträglichen Abbau von rund 4.000 Arbeitsplätzen angestoßen. Dieses Abbauziel ist inzwischen fast vollständig erreicht: Zum 1. April 2021 haben rund 3.900 Beschäftigte das Unternehmen durch Abfindungen, natürliche Fluktuation und weitere Maßnahmen verlassen. Hierdurch werden wir die jährlichen Personalkosten in Frankfurt gegenüber 2019 um rund 250 Millionen Euro verringern.

Daneben arbeiten wir bereits seit Monaten daran, Fraport fit zu machen für die Zeit nach der Pandemie. Ziel ist es, unser Unternehmen noch kundenorientierter, effizienter und gleichzeitig digitaler aufzustellen. Dafür befinden sich derzeit mehr als 300 Einzelmaßnahmen in der Umsetzung. Sie tragen dazu bei, die Prozesse im Unternehmen schlanker zu gestalten und fokussierter zu organisieren. Wir bündeln Aufgaben, bauen bürokratische Hürden ab und arbeiten schneller sowie flexibler über Bereichsgrenzen hinweg zusammen.

Im Bereich der Innovationen und Digitalisierung soll uns künftig die neu geschaffene „Digital Factory“ dabei unterstützen, kurzfristig digitale Lösungen für konkrete Problemstellungen zu finden. Aktuell wird zum Beispiel der Einsatz von digitalen Technologien zur automatisierten Messung von Wartezeiten an Prozessstellen im Terminal und bei der Einfahrt in Betriebsbereiche getestet. Parallel setzen wir verstärkt auf die Kooperation mit unseren Partnern am Standort.

Und auch unsere Bodenverkehrsdienste machen wir fit für die Zukunft. Diesen integralen Bestandteil unserer Service-Dienstleistungen wollen wir künftig aus einer Tochtergesellschaft heraus ganzheitlich steuern. Hiervon versprechen wir uns, in diesem personal- und wettbewerbsintensiven Geschäft künftig deutlich flexibler, fokussierter und damit erfolgreicher agieren zu können, als derzeit in den Strukturen der Aktiengesellschaft. So können wir auf lange Sicht die hohe Qualität der Bodenverkehrsdienstleistungen und sichere Arbeitsplätze für die Beschäftigten gewährleisten.

Bei einem weiteren Thema, das für die Zukunft unseres Standorts Frankfurt sehr wichtig ist, haben wir einen großen Fortschritt erzielt. Wie Sie wissen, waren vor der Corona-Krise die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen der mit Abstand größte Kritikpunkt unserer Fluggäste und Airline-Kunden.

Über Jahre haben wir in Gesprächen mit der Bundespolizei und dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat dafür geworben, mehr Verantwortung bei der Organisation der Sicherheitskontrollen zu übernehmen. Anfang Mai haben wir nun mit dem Ministerium eine entsprechende Vereinbarung unterzeichnet: Zum 1. Januar 2023 überträgt uns der Bund die Verantwortung für die Organisation, Finanzierung, Steuerung und Durchführung der

Luftsicherheitskontrollen in Frankfurt. Die Bundespolizei bleibt selbstverständlich verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Fragestellungen und setzt Vorgaben, die wir einzuhalten haben. Die Sicherheit hat weiterhin höchste Priorität. Aber wir erhalten mehr Freiheiten bei dem Einsatz der Kontrollgeräte vor Ort, bei der Ausgestaltung der Prozesse sowie der Steuerung der Kapazitäten und des Personaleinsatzes.

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Bereits auf der vergangenen Hauptversammlung habe ich Ihnen erläutert, warum wir am Bau von Terminal 3 festhalten. Wir sind weiterhin überzeugt, dass wir ein langfristiges Wachstum im Luftverkehr sehen werden. Und es wäre aus technischer wie wirtschaftlicher Sicht grob fahrlässig gewesen, solch ein Großprojekt vorübergehend zu stoppen und später wieder hochzufahren. Deshalb haben wir weiter gebaut. Gleichzeitig haben wir aber den Zeitplan an die neue Nachfragesituation angepasst. Wir planen, Terminal 3 mit den Flugsteigen H & J sowie Pier G im Jahr 2026 in Betrieb zu nehmen.

Mit dem Bau von Terminal 3 werden wir auch in Zukunft den weiter steigenden Bedarf nach Mobilität bedienen, den unsere globalisierte Welt mit sich bringt. Wir wollen dieses Wachstum aber umweltverträglich ermöglichen. Bereits seit rund 20 Jahren gelingt es uns, die CO₂-Emissionen der Fraport AG von der Verkehrsmenge zu entkoppeln: Obwohl die Passagierzahlen und die Frachtmengen bis zur Corona-Krise durchgängig gestiegen sind und wir zusätzliche Infrastruktur in Betrieb genommen haben, konnten wir die CO₂-Emissionen deutlich verringern. Im vergangenen Jahr lag der Rückgang sogar bei 24 Prozent, allerdings war dies zum Großteil natürlich dem geringeren Verkehrsaufkommen geschuldet.

Diesen Weg setzen wir fort und halten trotz aller notwendigen Sparmaßnahmen an unseren Klimaschutzzielen fest: Bis 2030 reduzieren wir unsere CO₂-Emissionen hier am Standort Frankfurt auf jährlich 80.000 Tonnen. Und bis spätestens 2050 wollen wir hier am Standort komplett klimaneutral sein, also kein CO₂ mehr ausstoßen. Dies wollen wir ohne Kompensationen erreichen.

Dafür haben wir vor allem zwei Hebel: Wir reduzieren den Energieverbrauch, wo immer dies möglich ist. Und dort, wo wir den Verbrauch nicht auf null bringen können, setzen wir auf erneuerbare Energien.

Die CO₂-Emissionen reduzieren wir etwa durch die energetische Modernisierung unserer Bestandsgebäude oder durch den verstärkten Einsatz alternativer Antriebe in unserem Fuhrpark.

Auf der anderen Seite machen wir Fortschritte bei der nachhaltigen Energieerzeugung: Im März haben wir auf dem Dach einer neuen Fracht-Immobilie erstmalig eine Photovoltaik-Anlage im Megawattbereich in Betrieb genommen. Der Strom wird direkt vor Ort am Flughafen genutzt und soll später auch im Terminal 3 für die Klimatisierung sowie für den Betrieb der Gebäudetechnik verwendet werden.

Einen noch deutlich größeren Teil unseres Strombedarfs wollen wir künftig aus neuen Offshore-Windparks beziehen. Hierzu werden wir einen Liefervertrag – ein sogenanntes Power Purchase Agreement – abschließen, der zunächst auf eine Laufzeit von zehn Jahren ausgerichtet ist und eine Strommenge von rund 350 Millionen Kilowattstunden pro Jahr umfasst. Wir sind zuversichtlich, dass wir die Beauftragung im Laufe der zweiten Jahreshälfte abschließen können. So könnten wir spätestens zum Jahresende 2025 nahezu unseren kompletten Strombedarf am Standort Frankfurt aus regenerativen Energien decken. Einen ersten Schritt haben wir hier bereits gemacht: Kürzlich haben wir ein Power Purchase Agreement mit der Mainova-Tochtergesellschaft Energy Air abgeschlossen. Der Strom stammt aus 12 bestehenden Onshore-Windparks entlang der deutschen Küste. Mit dieser Maßnahme reduzieren wir schon heute unseren CO₂-Footprint und überbrücken die Phase bis zur geplanten Einspeisung von Windenergie im großen Stil.

Diese Ziele und Maßnahmen, meine sehr verehrten Damen und Herren, beziehen sich auf die Emissionen, die unmittelbar durch die Fraport AG entstehen, also gewissermaßen „am Boden“. Klar ist aber auch, dass der Großteil der CO₂-Emissionen unserer Branche direkt durch die Flugzeuge entsteht. Deshalb arbeiten wir auch hier mit an Lösungen für die Zukunft.

Wir sind in Gesprächen mit Lufthansa und der Deutschen Bahn, um die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger am Flughafen Frankfurt weiter zu verbessern – und so auch im Sinne des Klimaschutzes mehr Zubringerflüge aus dem Inland auf

die Schiene zu verlagern. Mit dem ICE-Bahnhof haben wir hier optimale Voraussetzungen.

Und wir unterstützen gemeinsam mit den Verbänden und den Airlines den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe. Hier konzentriert sich die Branche vor allem auf das sogenannte Power-to-Liquid-Verfahren. Eine Herausforderung ist hier insbesondere die Skalierung der Produktion, denn bisher gibt es nur relativ kleine Testanlagen. Gemeinsam mit der Politik wollen wir als Branche Lösungen entwickeln, um die Luftfahrt nachhaltiger zu gestalten und langfristig möglichst CO₂-frei zu machen.

Blicken wir auf unser internationales Portfolio. Hier haben wir wichtige Meilensteine beim Ausbau in Griechenland und Brasilien erreicht: Die Baumaßnahmen an den 14 griechischen Regionalflughäfen haben wir im Februar fertiggestellt – schneller als geplant. Seit Beginn unseres Engagements in Griechenland vor fünf Jahren haben wir insgesamt 440 Millionen Euro investiert. Damit erhöhen wir langfristig unsere Kapazitäten und steigern die Aufenthaltsqualität für unsere Passagiere. Sie sehen: Unsere griechischen Flughäfen sind bestens auf den Neustart der Tourismusindustrie vorbereitet.

Auch die Terminalerweiterungen in Brasilien sind bereits abgeschlossen. Das erweiterte Terminal in Fortaleza wurde im März 2020 eröffnet, hier haben wir auch bereits die Start- und Landebahn verlängert. Bis Ende des laufenden Jahres schließen wir auch die Verlängerung der Runway in Porto Alegre ab und haben damit alle vereinbarten Ausbaumaßnahmen fertiggestellt.

Im Herbst letzten Jahres wurde auch der Ausbau am Flughafen Lima in Peru gestartet. Hier bauen wir unter anderem eine zweite Start- und Landebahn und ein neues Passagierterminal, das wir aufgrund der Corona-Krise nun modular planen. Der Bau der neuen Runway soll bis Ende 2022 fertiggestellt sein. Das neue Terminal wird nach aktueller Planung Anfang 2025 in Betrieb genommen.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Mit unserem internationalen Portfolio sind wir bestens aufgestellt, um vom Wiederanlauf der weltweiten touristischen Verkehre zu profitieren. Schon in diesem Jahr erwarten wir, mehr als die Hälfte des Ergebnisses aus dem internationalen Geschäft zu generieren. Und wir sollten hier auch in den

nächsten Jahren deutlich schneller Verkehrszuwächse sehen als an Flughäfen mit einem höheren Anteil an Geschäftskunden wie etwa Frankfurt.

Doch auch für unseren Heimatstandort sind wir optimistisch – kurzfristig wie langfristig. Bereits im vergangenen Jahr haben wir in Frankfurt von unserer Größe und der hohen Konnektivität profitiert. Viele Airlines haben ihre Langstreckenflüge ab Frankfurt gebündelt. Dadurch haben wir in der Krise – wenn auch auf sehr niedrigem Niveau – Marktanteile gewonnen. Denn die Airlines setzen ihre Flieger zunächst dort ein, wo sie eine gute Auslastung haben.

Dies bestätigt auch eine aktuelle Luftverkehrsprognose von Intraplan. Diese hatten wir beauftragt, um die Zukunftsszenarien zu bewerten. Die Kernaussagen sind: Die langfristigen Wachstumstrends im Luftverkehr werden durch die Krise nur mäßig gebremst. Der Flughafen Frankfurt ist hervorragend im Markt positioniert. Wir haben ein großes und wirtschaftlich florierendes Einzugsgebiet in der Rhein-Main-Region. Durch unsere zentrale Lage im Herzen Europas und die sehr gute intermodale Anbindung über Straße und Schiene sind wir weiterhin in einer hervorragenden Ausgangsposition. Und mit dem Passagier- und dem Frachtverkehr verfügen wir über zwei wichtige Standbeine, die sich sehr gut ergänzen.

Schauen wir nach vorne, sind wir grundsätzlich optimistisch, auch wenn uns die Corona-Pandemie noch eine Zeit lang begleiten wird. Der wichtigste Faktor ist natürlich der Impffortschritt. Hier ist nicht nur Deutschland, sondern sind auch viele wichtige Zielländer auf einem sehr guten Weg. Zugleich gibt es mittlerweile etablierte Testkonzepte, sodass eine deutliche Lockerung der Einreisebeschränkungen vieler EU-Länder absehbar ist. Auch die deutsche Politik sendet klare Signale, dass Urlaub im Sommer auch wieder außerhalb der Landesgrenzen möglich sein wird. Im besten Fall unterstützt durch einen einheitlichen, digitalen EU-Impfnachweis, der auch negative Tests und überstandene Infektionen ausweist. Wir erwarten daher, dass sich die touristischen und sonstigen privaten Reiseverkehre am schnellsten erholen, vor allem innerhalb von Europa. Der Geschäftsreiseverkehr hat ebenfalls einen großen Nachholbedarf. Wir gehen aber davon aus, dass er längerfristig unter den bisherigen Höchstwerten bleibt. Auch der Interkontinentalverkehr wird deutlich

zurückkommen, allerdings stark abhängig sein von den Impffortschritten und Inzidenzen in den jeweiligen Regionen.

Auch wenn der Blick in die Zukunft noch mit Unsicherheiten behaftet ist: Der Branchenverband ACI Europe erwartet beispielsweise, dass wir an den europäischen Flughäfen im kommenden Jahr wieder zwischen knapp 50 Prozent und knapp 80 Prozent des Vorkrisenniveaus erreichen werden. Für 2023 liegt die prognostizierte Bandbreite zwischen 70 Prozent und rund 90 Prozent. Und in den Jahren 2024 und 2025 könnte zumindest im optimistischen Szenario das Niveau von 2019 wieder übertroffen werden. Die untere erwartete Bandbreite liegt bei rund 80 Prozent für 2024 bzw. 90 Prozent für 2025. Auch wenn wir die Entwicklung insbesondere für die kommenden beiden Jahre verhaltener sehen als ACI, können wir doch davon ausgehen, dass es langsam, aber stetig wieder aufwärts geht.

Kommen wir abschließend zum konkreten Ausblick für Ihr Unternehmen für das laufende Jahr. Wie bereits im Rahmen der Bilanzpressekonferenz angekündigt, erwarten wir für den Flughafen Frankfurt ein Aufkommen von unter 20 bis 25 Millionen Fluggästen. An den internationalen Konzern-Flughäfen gehen wir davon aus, dass wir je nach Entwicklung der Corona-Inzidenzen in den jeweiligen Ländern Werte zwischen 40 und 70 Prozent des Niveaus von 2019 erreichen werden.

Den Konzern-Umsatz erwarten wir bei rund zwei Milliarden Euro. Für das Konzern-EBITDA gehen wir von einer Bandbreite zwischen rund 300 bis 450 Millionen Euro aus. Das EBIT erwarten wir leicht negativ, das Konzern-Ergebnis ebenfalls negativ. Beide Werte werden sich aber gegenüber 2020 deutlich verbessern.

In der Prognose nicht berücksichtigt sind mögliche Erstattungen der so genannten Vorhaltekosten aus dem ersten Lockdown des vergangenen Jahres. Diesbezüglich gibt es eine grundsätzliche Einigung zwischen der Bundes- und Landespolitik, der zufolge wir mit einer Erstattung der Vorhaltekosten in Form eines sogenannten „verlorenen Zuschusses“ in Höhe von grob 160 Millionen Euro rechnen können. Hierüber haben wir bereits während der Bilanzpressekonferenz im März berichtet. Den entsprechenden Antrag haben wir vor wenigen Tagen gestellt. Wir sind Bund und Land für diese Maßnahme dankbar, verstärkt der Zuschuss doch das Eigenkapital Ihres Unternehmens.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Eine der Antragsvoraussetzungen zum Erhalt dieses Zuschusses ist es, dass wir für das Geschäftsjahr 2020 keine Dividende ausschütten. Entsprechend ist der Dividendenvorschlag von Aufsichtsrat und Vorstand gefasst. Und da wir auch im laufenden Jahr einen Jahresfehlbetrag erwarten, gehen wir derzeit davon aus, dass wir auch im kommenden Jahr für dieses Jahr keine Dividende ausschütten werden.

Alle Maßnahmen verfolgen derzeit das Ziel, dass sich Ihr Unternehmen wirtschaftlich weiter stabilisieren und in die Zukunft investieren kann. Im Rahmen der Bilanzpressekonferenz hatte ich noch gesagt: Wir sehen Licht am Ende des Tunnels. Heute kann ich sagen: Ja, es wird deutlich heller! Es liegt noch ein Stück Weg vor uns, aber es geht bald wieder aufwärts.

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen und setzen weiterhin auf Ihre Unterstützung. Bleiben Sie uns gewogen!