Geschäftsbericht 2019

Gute Reise! Wir sorgen dafür

Fraport

Das Geschäftsjahr 2019 auf einen Blick

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2019	2018	Veränderung in %
Umsatzerlöse	3.705,8	3.478,3	+6,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	3.259,5	3.118,8	+4,5
EBITDA	1.180,3	1.129,0	+4,5
EBIT	705,0	730,5	–3,5
EBT	590,0	670,4	–12,0
Konzern-Ergebnis	454,3	505,7	–10,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	420,7	473,9	–11,2
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	4,55	5,13	–11,3
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	75,78	62,46	+21,3
Dividende je Aktie (€)[1)]	2,00	2,00	0,0
Operativer Cash Flow	952,3	802,3	+18,7
Free Cash Flow	–373,5	6,8	–
Bilanzsumme	12.627,3	11.449,1	+10,3
Eigenkapital	4.623,2	4.368,0	+5,8
Eigenkapitalquote (%)	33,7	34,9	–
Liquidität	1.156,3	1.163,2	–0,6
Netto-Finanzschulden	4.147,0	3.545,4	+17,0
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	3,5	3,1	+12,9
Umsatzrendite (%)	15,9	19,3	–
Eigenkapitalrendite (%)	9,9	11,9	–
EBITDA-Marge (%)	31,9	32,5	–
EBIT-Marge (%)	19,0	21,0	–
ROCE (%)	9,3	11,4	–
ROFRA (%)	8,8	11,1	–
Gearing Ratio (%)	97,4	88,7	–

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	2019	2018	Veränderung
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) (%)	88	86	+2 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	98,4	98,4	0,0 PP
Mitarbeiterzufriedenheit (Konzern)	2,78	2,76	–0,02
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) (%)	28,5	26,0	+2,5 PP
Krankenquote (Deutschland) (%)	8,0	8,2	–0,2 PP
CO_2-Emission (Konzern) (t)	227.552	244.029	–16.477

Beschäftigte

	2019	2018	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	22.514	21.961	+2,5
Beschäftigte zum Stichtag	23.668	23.299	+1,6
Beschäftigte in Gemeinschaftsunternehmen	2.844	2.629	+8,2

[1)] Vorgeschlagene Dividende (2019).

Inhalt

1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	4
Der Fraport-Vorstand	8
Bericht des Aufsichtsrats	10
Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	17

2 Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

Hinweis zur Berichterstattung	26
Geschäftsentwicklung im Überblick	27
Grundlagen des Konzerns	28
Geschäftsmodell	28
Wesentliche Standorte	29
Struktur	34
Strategie	36
Steuerung	41
Finanzmanagement	46
Wertbeitrag	48
Rechtliche Angaben	49
Vergütungsbericht	50
Wirtschaftsbericht	59
Gesamtaussage des Vorstands	59
Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	60
Wesentliche Ereignisse	61
Geschäftsverlauf	62
Ertragslage Konzern	64
Ertragslage Segmente	65
Vermögens- und Finanzlage	70
Wertorientierte Steuerung	77
Beschäftigte	78
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	80
Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	82
Forschung und Entwicklung	102
Aktie und Investor Relations	103
Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss der Fraport AG	107
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	110
Risiko- und Chancenbericht	110
Prognosebericht	127
Gesamtaussage des Vorstands	127
Geschäftsausblick	128

3 Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2019

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	134
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	135
Konzern-Bilanz	136
Konzern-Kapitalflussrechnung	137
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	138

4 Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2019

Konzern-Anlagenspiegel	140
Segment-Berichterstattung	142
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	144
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	162
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	170
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	195
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	196
Sonstige Angaben	197

5 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	222
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	223
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	230
Zehn-Jahresübersicht	232
Glossar	234
Finanzkalender 2020	236
Verkehrskalender 2020	236
Impressum	236

An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden

2019 war ein Jahr mit großen Herausforderungen für den Luftverkehr in Deutschland und Europa, aber dennoch ein durchaus erfolgreiches Jahr für den Flughafen Frankfurt. Erstmals in unserer Geschichte haben wir am Flughafen Frankfurt die Marke von 70 Millionen Passagieren überschritten. 70,6 Millionen Reisende entsprechen einer Steigerung um rund eine Million Fluggäste oder 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. So erfreulich dieser Rekord ist, zeigt Ihnen dieses im Vergleich zu den beiden Vorjahren geringere Wachstum aber auch die sich abschwächende Entwicklungsdynamik unserer Branche. Die Insolvenzen einzelner Fluggesellschaften und Reiseveranstalter sowie die schwächere Konjunktur hinterließen im Laufe des Jahres 2019 ihre Spuren. Und: Obwohl wir die Sommerspitze in Frankfurt weitgehend ohne lange Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen bewältigen konnten, haben sich insbesondere im Herbst wieder Schlangen in unseren Terminals gebildet. Dies zeigt erneut, dass wir dringend eine Neuordnung der Verantwortlichkeiten im Bereich der Sicherheitskontrollen brauchen. Hierzu sind wir in Gesprächen mit allen beteiligten Systempartnern, vom Bundesinnenministerium über die Bundespolizei bis hin zu den Airlines. Dies ist mir persönlich ein besonderes Anliegen, denn die Zufriedenheit unserer Kunden steht für mich im Vordergrund.

Im vergangenen Jahr ist der Luftverkehr, wie andere Branchen auch, stark in den Fokus der Klimadiskussion gerückt. Sie können darauf zählen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, dass wir unsere Verantwortung ernst nehmen und handeln. So wollen wir unseren CO_2-Ausstoß am Flughafen Frankfurt bis 2030 im Vergleich zu heute mehr als halbieren und bis spätestens 2050 CO_2-frei sein. Hierzu werden Schritt für Schritt unsere Klima- und Lüftungstechnik erneuert und weitere Fahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe umgestellt. Außerdem setzen wir zur Deckung unseres eigenen Strombedarfs auf regenerative Energien. So entsteht beispielsweise im laufenden Geschäftsjahr im Süden des Flughafens eine Frachthalle mit der ersten großflächigen Photovoltaik-Anlage am Flughafen Frankfurt

Ein klares Ziel vor Augen haben wir auch bei der Errichtung von Terminal 3. Hier haben die Baumaßnahmen im vergangenen Jahr weiter Fahrt aufgenommen. So wurde der Tiefbau weitgehend abgeschlossen und der Hochbau hat begonnen. Dennoch bleibt ein Bauprojekt dieser Größe entlang des gesamten Weges bis hin zur Inbetriebnahme eine große Herausforderung. Wir befinden uns aber auf einem guten Weg und planen, Ende 2021 den Flugsteig G und Ende 2023 auch das Hauptgebäude mit den Flugsteigen H und J fertigzustellen.

Ein ereignisreiches Jahr liegt nicht nur in Frankfurt, sondern auch an unseren Standorten im Ausland hinter uns. Wieder einmal konnten fast alle Flughäfen ihr Passagieraufkommen im vergangenen Jahr steigern. Allen voran Antalya in der Türkei mit einem Wachstum von zehn Prozent auf erstmals über 35 Millionen Fluggäste. Doch an der Entwicklung in Bulgarien, wo das Passagieraufkommen in 2019 mit einem Minus von 10,7 Prozent deutlich rückläufig war, sehen wir in besonderem Maße, dass sich nach Jahren außerordentlich starken Wachstums auch wieder eine Normalisierung des Verkehrs einstellen kann.

Dennoch war das Segment International Activities and Services aufgrund der überwiegend positiven Entwicklung der Beteiligungsflughäfen gemessen am operativen Ergebnis (EBITDA) erneut sehr erfolgreich unterwegs und das größte Segment im Konzern. Dies untermauert die maßgebliche Bedeutung der internationalen Aktivitäten für Ihren Konzern.

Hervorheben möchte ich auch die gute Entwicklung an unseren Flughäfen Porto Alegre und Fortaleza in Brasilien. Beide Flughäfen zusammen konnten ein Passagierwachstum von knapp vier Prozent verzeichnen. Dies ist angesichts der Insolvenz von Avianca Brasil im Frühjahr 2019 – eine der volumenstärksten Fluggesellschaften an beiden Standorten – ein Ergebnis, mit dem ich sehr zufrieden bin. Auch unsere Investitionen in die Erweiterung und Modernisierung der Flughäfen sind weit vorangeschritten. In Porto Alegre haben wir im November 2019 die Eröffnung der Terminalerweiterung sowie eines neuen Parkhauses gefeiert. Auch in Fortaleza stehen wir kurz vor der Terminaleröffnung. Die Verlängerung der Start- und Landebahnen an beiden Standorten wird wie geplant bis 2021 realisiert sein. Damit liegen wir absolut im Zeitplan.

Auch unsere 14 griechischen Regionalflughäfen konnten im zurückliegenden Jahr Erfolge verzeichnen. Pünktlich zum Sommerflugplan haben wir die Ausbau- und Modernisierungsarbeiten an den ersten drei Flughäfen abgeschlossen, an weiteren drei Flughäfen dann zum Jahresende 2019. Zwar hat sich die Passagierentwicklung in 2019 nach zwei Jahren des außergewöhnlich starken Wachstums auf ein leichtes Plus von rund einem Prozent abgeschwächt, jedoch ist auch dies vor dem Hintergrund von Airline-Insolvenzen und der starken Erholung konkurrierender touristischer Märkte ein gutes Ergebnis.

Am Flughafen in Lima steigt nach einem weiteren Jahr des sehr dynamischen Wachstums – hier sahen wir ein Plus von 6,6 Prozent – der Bedarf an luft- und landseitigen Kapazitäten. Daher laufen nun die Erdarbeiten in Vorbereitung auf den Bau einer weiteren Start- und Landebahn sowie eines neuen Passagierterminals.

Sie sehen, wir entwickeln unsere bestehenden Beteiligungen konsequent weiter und sehen hier viel Wachstumspotenzial – sowohl innerhalb des Portfolios wie auch bei neu auf den Markt kommenden Flughafenprivatisierungsprojekten. Wir prüfen entsprechende Opportunitäten gründlich und wollen uns natürlich durchsetzen, wenn wir uns für ein Angebot entscheiden. Letztlich ist aber in Ihrem Interesse wichtig, sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, die Chancen und Risiken fundiert abzuwägen und nicht um jeden Preis zu gewinnen.

Es freut mich, dass wir trotz der Herausforderungen im Jahr 2019 gute Verkehrsergebnisse erzielen konnten, was sich auch in unseren Finanzzahlen widerspiegelt. So haben wir alle unsere finanziellen Ziele erreicht und ein Konzern-EBITDA in Höhe von 1.180 Millionen Euro und ein Konzern-EBIT von 705 Millionen Euro erwirtschaftet. Das Konzern-Ergebnis lag bei 454 Millionen Euro.

Nachdem die Dividende je Aktie im vergangenen Jahr um 0,50 Euro und damit um ein Drittel erhöht wurde, werden der Aufsichtsrat und Vorstand Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, auf der Hauptversammlung im Mai eine Dividende auf Vorjahresniveau von 2,00 Euro je Aktie vorschlagen.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, mich an dieser Stelle auch im Namen meiner Vorstandskollegin und meiner Vorstandskollegen bei allen Beschäftigten in Frankfurt und in unseren Konzern-Gesellschaften weltweit ausdrücklich für ihren täglichen Einsatz zu bedanken. Sie haben einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass wir auch im vergangenen Jahr erneut ein so positives Ergebnis erzielen konnten.

Zum Schluss möchte ich noch darauf zu sprechen kommen, welche Entwicklungen wir für das laufende Geschäftsjahr erwarten. Dominierend und in dem Ausmaß derzeit nicht einzuschätzen sind die Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus. Dies betrifft für uns sowohl Flugstreichungen, als auch die in diesem Zusammenhang zu beobachtende Buchungszurückhaltung von Passagieren und ganz generell die Auswirkung auf die Weltwirtschaft. Daher rechnen wir am Standort Frankfurt mit einem deutlichen Rückgang des Passagieraufkommens. Auch ein negativer Einfluss auf unsere internationalen Flughäfen ist derzeit nicht auszuschließen. Vor der Ausbreitung des Coronavirus hatten wir angesichts der anhaltenden Marktkonsolidierung, der Erhöhung der Luftverkehrsteuer, geopolitischer Unsicherheiten und anhaltender internationaler Handelskonflikte für das Geschäftsjahr 2020 ein Passagieraufkommen in Frankfurt in etwa auf dem Vorjahresniveau erwartet. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Coronavirus auf das Passagieraufkommen erwarten wir nun ein deutlich rückläufig s Konzern-EBITDA, -EBIT und Konzern-Ergebnis.

Trotz dieser Erwartungen für das laufende Geschäftsjahr sind wir davon überzeugt, dass wir in Frankfurt mittelfristig ein robustes Passagierwachstum sehen werden und sich auch unsere Konzern-Flughäfen weltweit positiv entwickeln.

Ich bedanke mich für Ihr entgegengebrachtes Vertrauen im vergangenen Jahr und freue mich, gemeinsam mit meiner Vorstandskollegin und meinen Vorstandskollegen sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Zukunft Ihres Unternehmens weiter zu gestalten.

Ihr

Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand

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

Anke Giesen
Vorstand Retail und Real Estate
Jahrgang 1963
Bestellung bis 31. Dezember 2022

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

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

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

Bericht des Aufsichtsrats

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2019 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand darüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat dabei im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat hat die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte intensiv erörtert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorstandsvorsitzende mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands – nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung – sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu fünf Sitzungen und einer Strategieklausur zusammen.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften, mit einem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie der Geschäftsentwicklung für den Standort Frankfurt wesentlicher Fluggesellschaften, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat.

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

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Der Aufsichtsrat hat sich 2019 erneut über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt – unter besonderer Berücksichtigung der Ende 2017 geschlossenen Vereinbarung zur Implementierung einer Lärmobergrenze – informiert. Im Zusammenhang mit der Berichterstattung zur Lärmproblematik erfolgten zudem regelmäßig Sachstandsberichte über die Programme zur Dachsicherung und zur Außenwohnbereichsentschädigung.
- Ein weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung war erneut der kapazitative Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafens. Die Fortschritte bei der Errichtung von Terminal 3 und dessen Anbindung waren Gegenstände der vertieften Erörterung in allen Sitzungen.
- Im Zusammenhang mit der Investitionsberichterstattung wurde der Aufsichtsrat zudem schwerpunktmäßig über die fortlaufenden Bauinvestitionen in Energieeffizienz und Umweltschutz am Standort Frankfurt informiert. Diese dienen dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und umfassen neben Neubauprojekten auch die Sanierung der Technikzentralen in den Bestandsgebäuden mit dem klaren Ziel der CO_2-Vermeidung und Steigerung der Energieeffizienz. Auch die E-Mobilität innerhalb der Fraport-Fahrzeugflotte wird mit diesem Ziel vorangetrieben.

> Großen Raum in der Berichterstattung nahmen auch die nach wie vor bestehenden Schwierigkeiten an den Sicherheitskontrollen in Frankfurt ein. In diesem Zusammenhang wurden die Bemühungen zur stärkeren Übernahme der Steuerungsverantwortung in diesem Bereich verstärkt.

> Daneben wurde der Aufsichtsrat über die fortlaufenden Gespräche mit der Deutschen Lufthansa hinsichtlich einer Vertiefung der Systempartnerschaft in Frankfurt informiert.

> Ausgelöst durch die Verabschiedung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) und des neuen Deutschen Corporate Governance Kodex hat sich der Aufsichtsrat zudem mit Unterstützung durch einen externen Vergütungsberater intensiv mit den zukünftigen Anforderungen an die Systematik der Vorstandsvergütung befasst.

> Des Weiteren wurde erneut über den Fortgang der bereits in 2015 begonnenen Projekte zur Nutzung der neuen Kommunikationsmedien für die Passagierbindung und für die Förderung von Retailaktivitäten berichtet.

> Im Rahmen seiner Begleitung des internationalen Geschäfts verfolgte der Aufsichtsrat unter anderem den Beginn beziehungsweise Fortgang der Terminalneubauten an den brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre sowie in Lima (Peru).

> Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie dem Geschäftsbericht 2018 und fasste die notwendigen Beschlüsse zu deren Billigung und Feststellung.

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

> Im Rahmen der Sitzung am 4. Februar 2019 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Abschluss eines Erbbaurechtsvertrags mit der LH Cargo AG sowie der Deutsche Lufthansa AG und zum Abschluss eines Mietvertrags mit der Deutsche Post Immobilien GmbH.

> Ebenfalls am 4. Februar 2019 stimmte der Aufsichtsrat nach entsprechender Vorberatung im Beteiligungs- und Investitionsausschuss der letztlich erfolglosen Angebotsabgabe im Rahmen der fünften Flughafenprivatisierungsrunde in Brasilien zu.

- Am 14. März 2019 verabschiedete der Aufsichtsrat die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 28. Mai 2019 und stimmte in diesem Zusammenhang auch dem Vorschlag zur Anpassung der Aufsichtsratsvergütung in § 12 der Fraport-Satzung zu. Des Weiteren hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung erneut die Pricewaterhouse-Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019 vorzuschlagen.
- Hinsichtlich des Beteiligungsgeschäfts stimmte der Aufsichtsrat am 14. März 2019 darüber hinaus dem Erwerb weiterer Anteile an der Lima Airport Partners S.R.L zu.
- Im Zusammenhang mit der Umsetzung der CSR-Richtlinie beschloss der Aufsichtsrat am 20. September 2019 erneut die gesonderte Prüfung der CSR-Berichterstattung durch einen externen Prüfer.
- Am 16. Dezember 2019 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2020.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Ende September 2019 hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit der Marktentwicklung im Luftverkehr und den Klimaschutz-Herausforderungen für das Unternehmen befasst.

Ein zweiter Schwerpunkt war die Infrastrukturentwicklung in der bestehenden Bebauung im Norden des Flughafengeländes in Frankfurt, wobei insbesondere auch Aspekte einer bedarfsgerechten Kapazitätsentwicklung, Maßnahmen zur Steigerung der Umsteigequalität und Schritte auf dem Weg zum klimaneutralen Flughafen in den Fokus genommen wurden.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen geeigneten Fällen sind im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen worden. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung und Aufgaben der einzelnen Ausschüsse können dem Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ sowie der Konzern-Homepage www.fraport.de/corporategovernance entnommen werden.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sechsmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten sowie dem Vorschlag an die Hauptversammlung zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen oftmals Vertreter des Abschlussprüfers an den Sitzungen teil. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2019 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2020 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2020 (Aufstellung nach IFRS). Ferner hat sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer befasst und dem Plenum einen Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2019 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurde die Unabhängigkeitserklärung der Abschlussprüfer gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) eingeholt, die Qualifikation des Prüfers überwacht und über dessen Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Nach dem für das Geschäftsjahr 2013 turnusmäßig vorgenommenen Wechsel des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum erneut vorgeschlagen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2019 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Auch bezüglich der Prüfung der CSR-Berichterstattung lautete die Empfehlung des Ausschusses zugunsten dieser Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren das Asset- und Liability-Management sowie die regelmäßigen Ergänzungsberichte gemäß § 90 AktG zum Konzern-Abschluss beziehungsweise zu den Konzern-Zwischenberichten. Vertieft befasste sich der Ausschuss zudem mit dem Risikomanagement, dem Internen Kontroll-System, dem Internen Revisions-System sowie dem Compliance-Management-System und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Die Schwerpunkte der Beratung des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Rahmen von fünf Sitzungen lagen im Geschäftsjahr 2019 abermals auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens.

Ein besonderer Fokus lag dabei erneut auf dem Ausbau im Süden des Frankfurter Flughafengeländes, der im Rahmen aller Ausschusssitzungen in Gegenwart der Geschäftsführung der zuständigen Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd GmbH – auch mit Blick auf die Befassung des Gesamtaufsichtsrats – intensiv behandelt wurde.

Darüber hinaus befasste sich der Ausschuss unter anderem intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zum Erwerb weiterer Anteile an der Lima Airport Partners S.R.L sowie zur Angebotsabgabe im Rahmen der fünften Flughafenprivatisierung in Brasilien.

Des Weiteren standen regelmäßig sowohl die weltweit als auch die am Standort Frankfurt bestehenden Konzern-Gesellschaften im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei Mitglieder des Aufsichtsrats und des Ausschusses die Gelegenheit nutzten, sich Ende September 2019 an den beiden brasilianischen Konzessionsflughäfen in Fortaleza und Porto Alegre ein Bild hinsichtlich der Entwicklung vor Ort zu machen. Zudem begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt und insbesondere das Projekt Ausbau Süd. Schlussendlich behandelte er intensiv die Investitionsplanung im Rahmen des Wirtschaftsplans 2020.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2019 regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Schwerpunkte der Diskussion bildeten neben aktuellen Tarifthemen im Konzern auch der Status bei den Entsendungen sowie den Führungskräfteentwicklungsmaßnahmen unter besonderer Beachtung des Aspekts der Förderung weiblicher Kandidatinnen. Darüber hinaus waren Informationen zu neuen gesetzlichen Regelungen, zur Ausbildungs- und Recruitingsituation, zur Arbeitsschutz- und Unfallentwicklung, zum Konzerngrundsatz Personalpolitik und zur Kommunikationskampagne „Respekt für Vielfalt“ Gegenstand der Erörterung.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum viermal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2019 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen. In diesem Zusammenhang bereitete er auch die Erweiterung des Vorstands um Herrn Dr. Pierre Dominique Prümm vor.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** kam im Geschäftsjahr 2019 nicht zusammen, da keine Wahl auf Seite der Anteilseignervertreter vorzubereiten war.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2019 ebenfalls nicht erforderlich.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wurde 2019 an vier Terminen eine Fortbildungsreihe mit spezifischem Bezug zum Unternehmen angeboten. Gegenstand der Fortbildung waren unter anderem die Aspekte Rechnungslegungsprozesse und Finanzkennzahlen, Überwachungs- und Kontrollsysteme, Planungsinstrumente und -prozesse sowie Wirtschaftlichkeitsberechnung und Controlling.

Sitzungsteilnahme

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben in 2019 wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen:

- Der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Karlheinz Weimar, hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Präsidialausschusses teilgenommen. Sitzungen des Nominierungsausschusses und des Ausschusses gemäß § 27 MitbestG fanden nicht statt.
- Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Ronald Laubrock, hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen. Sitzungen des Ausschusses gemäß § 27 MitbestG fanden nicht statt.
- Frau Claudia Amier hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Personalausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen. Sitzungen des Ausschusses gemäß § 27 MitbestG fanden nicht statt.
- Herr Devrim Arslan hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Personalausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen.
- Herr Bürgermeister Uwe Becker hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen, an einer von drei Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses (bis zu seinem Ausscheiden am 24. Juni 2019), an keiner der drei Sitzungen des Beteiligungs- und In-

vestitionsausschusses (seit Beginn seiner Mitgliedschaft am 14. März 2019), an einer von zwei Sitzungen des Personalausschusses (bis zu seinem Ausscheiden am 24. Juni 2019) und an einer von zwei Sitzungen des Präsidialausschusses (seit Beginn seiner Mitgliedschaft am 24. Juni 2019) teilgenommen. Sitzungen des Nominierungsausschusses fanden nicht statt.

- Herr Hakan Bölükmese hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie des Personalausschusses teilgenommen.
- Herr Hakan Cicek hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen.
- Frau Kathrin Dahnke hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen und an vier von sechs Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen.
- Herr Detlev Draths hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen.
- Herr Oberbürgermeister Peter Feldmann hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen teilgenommen und seine Mitgliedschaften im Beteiligungs- und Investitionsausschuss sowie im Präsidialausschuss mit Schreiben vom 31. Januar 2019 respektive 6. März 2019 beendet.
- Herr Peter Gerber hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen teilgenommen.
- Frau Dr. Margarete Haase hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen und allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen. Sitzungen des Nominierungsausschusses fanden nicht statt.
- Herr Frank-Peter Kaufmann hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses, des Personalausschusses sowie des Präsidialausschusses teilgenommen.
- Herr Dr. Ulrich Kipper hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses teilgenommen.
- Herr Lothar Klemm hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teilgenommen. Sitzungen des Ausschusses gemäß § 27 MitbestG fanden nicht statt.
- Frau Birgit Kother hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen und an vier von fünf Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teilgenommen.
- Herr Michael Odenwald hat an allen Aufsichtsratssitzungen, an zwei von drei Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses (seit Beginn seiner Mitgliedschaft am 24. Juni 2019) sowie an drei von vier Sitzungen des Personalausschusses teilgenommen.
- Herr Qadeer Rana hat an allen Aufsichtsratssitzungen und an allen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses sowie des Personalausschusses teilgenommen.
- Frau Katharina Wesenick hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen und an drei von fünf Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses teilgenommen.
- Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt hat an fünf von sechs Aufsichtsratssitzungen, an vier von fünf Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie an drei von vier Sitzungen des Personalausschusses teilgenommen.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

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

Vor dem Hintergrund, dass die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in 2019 keine Anpassungen am DCGK in seiner Fassung vom 7. Februar 2017 vorgenommen hat, wurde auch auf eine Anpassung des Fraport-Kodex verzichtet.

Im Ergebnis blieb es daher – auf Grundlage der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 18. September 2015 – bei dem Verzicht auf eine Umsetzung der Empfehlung zur Festlegung einer unternehmensspezifischen Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat. In der Folge war erneut die entsprechende Abweichung im Rahmen der Entsprechenserklärung 2019 zu erklären und zu begründen.

Der Aufsichtsrat hat seine regelmäßige Effizienzüberprüfung im Berichtsjahr unter Hinzuziehung eines externen Beraters auf der Grundlage einer Fragebogenerhebung kombiniert mit persönlichen Interviews durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Dezember-Sitzung vertieft diskutiert. Handlungsempfehlungen betrafen unter anderem die Digitalisierung der Gremienarbeit.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 16. Dezember 2019 abgegebenen, Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ ab Seite 17. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte hat Herr Gerber nicht an den Beratungen und der Beschlussfassung über den Abschluss des Erbbaurechtsvertrags mit der LH Cargo AG sowie der Deutsche Lufthansa AG und an den Beratungen über die Kooperation mit der Lufthansa teilgenommen. Aus dem gleichen Grund hat Frau Prof. Dr.-Ing. Windt nicht an den Beratungen und der Beschlussfassung zum Abschluss des Mietvertrags mit der Deutsche Post Immobilien GmbH teilgenommen.

Jahres- und Konzern-Abschlussprüfung

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2019 sowie den zusammengefassten Lagebericht geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 28. Mai 2019 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erteilt.

Der Einzelabschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, der Konzern-Abschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt. Zudem fanden die ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften bei der Erstellung des Konzern-Abschlusses und des zusammengefassten Lageberichts Anwendung. Der Einzelabschluss, der Konzern-Abschluss und der zusammengefasste Lagebericht wurden vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzern-Abschluss und der zusammengefasste Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines handelsrechtlichen Konzern-Abschlusses. Der Abschlussprüfer hat festgestellt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungs-System besteht, das es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 12. März 2020 in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, umfassend behandelt. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses hat in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Ausschuss erstattet. Einen Schwerpunkt dieser Berichterstattung bildeten die im Bestätigungsvermerk beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (sogenannte Key Audit Matters). Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Den Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn zur Zahlung einer Dividende von 2,00 € je dividendenberechtigte Stückaktie zu verwenden, hat der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und sich dem Vorschlag angeschlossen.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen ist:

„Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, die Fraport AG bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt am Main und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen."

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,

2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war."

Der Abschlussprüfer hat an der Besprechung des Aufsichtsrats am 12. März 2020 über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts, die auch in den zusammengefassten Lagebericht aufgenommen wurde, keine Einwendungen zu erheben.

Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung

Im Zuge der Umsetzung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes oblag dem Aufsichtsrat zudem die inhaltliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Zur Vorbereitung der Prüfung wurde der Abschlussprüfer, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit einer freiwilligen Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung mit begrenzter Sicherheit beauftragt.

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 12. März 2020 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

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

Personalia

Mit Blick auf den erhöhten Steuerungsbedarf der anstehenden Kapazitätserweiterungen am Standort Frankfurt sowie das anwachsende Auslandsgeschäft (insbesondere in Griechenland und Brasilien) beschloss der Aufsichtsrat am 14. März 2019 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.

Im Rückblick auf das erfolgreiche Geschäftsjahr 2019 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit und das große Engagement.

Frankfurt am Main, 12. März 2020

Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

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 (Fraport AG und vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften, nachfolgend: Fraport), um eine auf den Konzern bezogene Gesamtaussage zu den Grundsätzen der Unternehmensführung zu ermöglichen. Darüber hinaus berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (nachfolgend: DCGK 2017) im Rahmen eines Corporate Governance Berichts jährlich über die Corporate Governance und veröffentlichen diesen im Zusammenhang mit der gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung. Vorstand und Aufsichtsrat haben bei ihrer Berichterstattung – soweit sinnvoll und möglich – die Berichtsempfehlungen der am 16. Dezember 2019 von der Regierungskommission beschlossenen Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex (nachfolgend: DCGK 2019) bereits berücksichtigt.

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

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

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Bei der Fraport AG als börsennotierte Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland richtet sich die Corporate Governance vor allem nach dem deutschen Aktienrecht, dem Kapitalmarktrecht sowie den Anregungen und Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). Eine Verpflichtung zur Umsetzung der Anregungen und Empfehlungen des DCGK besteht nicht. Vorstand und Aufsichtsrat sind jedoch gemäß § 161 AktG verpflichtet, jährlich eine Entsprechenserklärung abzugeben und hinsichtlich etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des DCGK zu informieren und diese zu begründen.

Entsprechenserklärung zum DCGK 2017 vom 16. Dezember 2019

Vorstand und Aufsichtsrat haben zuletzt am 16. Dezember 2019 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 10. Dezember 2018. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (DCGK) entsprochen und wird ihnen auch künftig entsprechen mit Ausnahme der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK bezüglich der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat.

Begründung:
Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK enthält unter anderem die Empfehlung, eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat festzulegen. Der Aufsichtsrat der Fraport AG erachtet eine solche Grenze für die Dauer der Zugehörigkeit als nicht sachgerecht. Vielmehr ist bei der Zusammensetzung eines funktionsfähigen und effektiven Aufsichtsratsgremiums auf eine Mischung aus erfahrenen und neu in das Gremium gewählten Aufsichtsratsmitgliedern zu achten. Eine starre Höchstdauer läuft dem zuwider, da der Aufsichtsrat in regelmäßigen Abständen komplett oder nahezu komplett neu zu besetzen wäre. Gerade die von einer solchen Regelung betroffenen langjährigen Aufsichtsratsmitglieder verfügen aber über vertiefte Kenntnisse der Gesell-

schaft, die sie zu deren Nutzen bei der Überwachung und Beratung des Vorstands einbringen können. Da die Aufsichtsratstätigkeit nebenberuflich ausgeübt wird, bestehen auch bei langjährigen Aufsichtsratsmitgliedern keine Bedenken hinsichtlich ihrer Unabhängigkeit oder ihrer Offenheit gegenüber neuen Ideen. Es wäre daher nicht im Interesse der Fraport AG, wenn Personen mit besonderer Kontroll- und Beratungskompetenz aufgrund einer festen Zugehörigkeitsdauer aus dem Aufsichtsrat ausscheiden müssten. Zudem kann eine fixe Höchstdauer der Zugehörigkeit der vom DCGK geforderten Vielfalt bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats zuwiderlaufen, die ihren Ausdruck auch in der unterschiedlichen Zugehörigkeitsdauer zum Gremium und der damit verbundenen Erfahrung der Mitglieder findet.

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

Anregungen des DCGK 2017

Die Fraport AG erfüllt freiwillig auch die Anregungen des DCGK 2017, lediglich mit folgenden Abweichungen:

Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.3 DCGK 2017).

Insbesondere aus Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Persönlichkeitsrechts hat sich die Fraport AG auf die Internetübertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2019 beschränkt.

Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 5.1.2 Absatz 2 DCGK 2017).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt. Die Fraport AG dokumentiert auf diesem Weg ihre Bereitschaft zu einer langfristigen Zusammenarbeit. Zudem ist eine Erstbestellung für fünf Jahre nach wie vor gängige Praxis für beruflich erfahrene Personen und entspricht damit der Erwartung vieler potenzieller Vorstandsmitglieder.

Angaben zu weiteren Unternehmensführungspraktiken

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

Eigener Corporate Governance Kodex

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat eigene Corporate Governance-Grundsätze für das Unternehmen verabschiedet. Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft sowie der verantwortungsvollen Unternehmensführung, denen sich Fraport verpflichtet hat. Darüber hinaus stellt er die konkrete Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK bei Fraport dar und verdeutlicht die wesentlichen Rechte der Aktionäre.

Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex ist eng an den DCGK 2017 angelehnt und wurde regelmäßig im Licht neuer gesetzlicher Vorgaben sowie weiterentwickelter nationaler und internationaler Standards überprüft und gegebenenfalls angepasst (zuletzt am 26. Juni 2017). Vor dem Hintergrund, dass sich der DCGK 2019 in Aufbau und Formulierung deutlich vom DCGK 2017 unterscheidet und sich die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG ohnehin ausschließlich auf die jeweils geltende Fassung des DCGK zu beziehen hat, ist beabsichtigt, auf einen eigenen Fraport-Corporate-Governance-Kodex nach dem Inkrafttreten des DCGK 2019 zu verzichten.

Compliance

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

Der im Fraport-Konzern weltweit geltende Verhaltenskodex spiegelt die bei Fraport gelebte Wertekultur wider und enthält die Vorgabe, mit den wirtschaftlichen, juristischen und moralischen Herausforderungen des Geschäftsalltags verantwortungsbewusst umzugehen und entsprechend zu handeln.

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

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

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

Das Compliance Management System (CMS) von Fraport ist ein systematisches Instrument, um rechts- und regelkonformes Verhalten im Konzern zu erreichen. Ziel des CMS ist eine integre und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht.

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

Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Fraport ist ein sozial und partnerschaftlich orientierter Konzern. Ziel ist es, an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Arbeitsbedingungen zu sichern. 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.

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. Darüber hinaus sieht sich die Fraport AG von jeher in besonderem Maße dazu verpflichtet, die vom Flughafenbetrieb ausgehenden ökologischen Auswirkungen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus unter anderem mit der Einrichtung eines Umweltfonds zu berücksichtigen. Alle Konzern-Gesellschaften sind zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt verpflichtet.

Struktur und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

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

Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane stellt sich bei der Fraport AG wie folgt dar:

Vorstand

Der Vorstand der Fraport AG besteht seit dem 1. Juli 2019 aus den fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Michael Müller, Dr. Pierre Dominique Prümm und Dr. Matthias Zieschang. Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus eine Geschäftsordnung, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt sind.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für

bestimmte Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt – wie bereits ausgeführt – in der Regel fünf Jahre. Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder wurde grundsätzlich auf 65 Jahre festgelegt. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Erläuterung des Vergütungssystems und eine Aufstellung der Vergütung sind im Vergütungsbericht des zusammengefassten Lageberichts angegeben.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmengleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich (2019: sechsmal) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Dies geschah im Berichtsjahr unter Hinzuziehung eines externen Beraters auf der Grundlage einer Fragebogenerhebung kombiniert mit persönlichen Interviews. Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert er jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres.

Eine detaillierte Aufstellung seiner Vergütung ist im Vergütungsbericht des zusammengefassten Lageberichts angegeben.

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

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmer
Karlheinz Weimar (Vorsitz)	Ronald Laubrock (stellvertretender Vorsitz)
Uwe Becker	Claudia Amier
Kathrin Dahnke	Devrim Arslan
Peter Feldmann	Hakan Bölükmese
Peter Gerber	Hakan Cicek
Dr. Margarete Haase	Detlev Draths
Frank-Peter Kaufmann	Dr. Ulrich Kipper
Lothar Klemm	Birgit Kother
Michael Odenwald	Qadeer Rana
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	Katharina Wesenick

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Sitzungen Regel-anzahl	Sitzungen 2019	Mitglieder Regel-anzahl	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen > Befassung > mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses > mit der Wirksamkeit des Internen Kontroll-Systems, des Risikomanagement-Systems, des Internen Revisions-Systems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance > Stellungnahme > zum Wirtschaftsplan und zu zustimmungspflichtigen Planänderungen, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum zusammengefassten Lagebericht, zur zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer, zum Vorschlag für den Prüfungsbericht des Aufsichtsrats und zur Entlastung des Vorstands > zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten > Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist zuständig für das Auswahlverfahren des Abschlussprüfers > Er überwacht die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Qualität der Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang stimmt er abschließend allen zulässigen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vorab zu	4	6	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Ronald Laubrock (stellvertretender Vorsitz) Hakan Cicek Kathrin Dahnke Dr. Ulrich Kipper Lothar Klemm Michael Odenwald Qadeer Rana
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	> Vorbereitung von Beschlüssen des Investitionswesens, Beschlüssen zur Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Konzern-Gesellschaften sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen > Abschließende Entscheidung über die Gründung, den Erwerb oder die Veräußerung von unmittelbaren und mittelbaren Konzern-Gesellschaften soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Gesellschaft aus der Investitions- beziehungsweise beteiligungsbezogenen Maßnahme insgesamt zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt > Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € > Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung	4	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Katharina Wesenick (stellvertretender Vorsitz) Uwe Becker Hakan Bölükmese Detlev Draths Frank-Peter Kaufmann Birgit Kother Prof. Dr. Katja Windt
Personalausschuss	> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens > Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung	4	4	8	Claudia Amier (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Hakan Bölükmese Michael Odenwald Qadeer Rana Prof. Dr. Katja Windt N. N.
Präsidialausschuss	> Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern	Nach Bedarf	4	8	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Vorsitzender Ronald Laubrock (kraft Amtes) Claudia Amier Devrim Arslan Uwe Becker Detlev Draths Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG	> Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufsichtsrats nicht zustande kommt	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Ronald Laubrock (kraft Amtes) Claudia Amier Lothar Klemm
Nominierungsausschuss	> Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung	Nach Bedarf	0	3	Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Uwe Becker Dr. Margarete Haase

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte während der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Versammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf im vergangenen Jahr und die Prognosen des Unternehmens durch die Berichterstattung im zusammengefassten Lagebericht informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch die Zwischenberichterstattung sowie weitere Publikationen des Unternehmens auf der Konzern-Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung. Die Hauptversammlung findet jährlich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie Entlastung der Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Änderung der Satzung der Gesellschaft sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht entweder selbst ausüben oder eine dritte Person zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen. Jede Aktie gewährt bei den Abstimmungen eine Stimme.

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

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

Zielgrößen für den Vorstand

Nach § 111 Abs. 5 AktG und Ziffer 5.1.2 Absatz 1 DCGK 2017 legt der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand Zielgrößen fest.

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

Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

Nach § 76 Abs. 4 AktG und Ziffer 4.1.5 DCGK 2017 legt der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen fest.

Für die Fraport AG hat der Vorstand zum Jahreswechsel 2016/2017 eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) und eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die darunterliegende Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) per 31. Dezember 2021 festgelegt. Zum Bilanzstichtag 2019 lag der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 28,0 % und in der zweiten Führungsebene bei 27,1 %.

Geschlechterquote im Aufsichtsrat

Nach dem am 1. Mai 2015 in Kraft getretenen „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ ist bei ab dem 1. Januar 2016 erforderlich werdenden Neuwahlen und Entsendungen in den Aufsichtsrat der Fraport AG die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Mindestanteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat zu erfüllen (§ 96 Absatz 2 AktG, Ziffer 5.4.1 Absatz 3 DCGK 2017).

Der Aufsichtsrat hat insoweit im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen sind. Dieser Anforderung wurde im Rahmen der Neuwahlen

zum Aufsichtsrat 2018 Rechnung getragen, denn derzeit besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

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

Der Aufsichtsrat hat am 27. Juni 2016 gemäß Ziffer 5.4.1 DCGK 2017 und § 289f Absatz 2 HGB konkrete Ziele für seine Zusammensetzung und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium verabschiedet. Darin sind die Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium (einschließlich des Diversitätskonzepts) wie folgt formuliert:

„Ziel ist es, den Aufsichtsrat so zu besetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung der Geschäftsführung des Unternehmens durch den Aufsichtsrat sichergestellt ist. Dabei ist zu beachten, dass der Aufsichtsrat als Kollektivorgan in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügt. Es kann in diesem Zusammenhang nicht erwartet werden, dass jedes einzelne Aufsichtsratsmitglied alle erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in vollem Umfang aufweist, jedoch soll für jeden Aspekt der Aufsichtsratstätigkeit mindestens ein Aufsichtsratsmitglied als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stehen, sodass die umfassenden Kenntnisse und Erfahrungen durch die Gesamtheit der Aufsichtsratsmitglieder abgebildet werden. Diese sollten unter anderem ein Verständnis des relevanten Marktumfelds, finanzwirtschaftliche und kaufmännische Erfahrung sowie die regionale Verankerung umfassen.

Daneben sind von jedem Aufsichtsratsmitglied bestimmte unverzichtbare allgemeine Kenntnisse und Erfahrungen zu verlangen, die der Art, dem Umfang und der Komplexität der Geschäfte sowie der Risikostruktur eines international agierenden Unternehmens wie der Fraport AG angemessen sind.

Unter Wahrung der vom Aufsichtsrat gemäß Ziffer 5.4.1 Absatz 4 des Fraport-Kodex festgelegten Altersgrenze von 72 Jahren im Zeitpunkt der Wahl beziehungsweise Wiederwahl sollen Kandidaten vorgeschlagen werden, die durch ihre Integrität, Leistungsbereitschaft, zeitliche Verfügbarkeit und Persönlichkeit in der Lage sind, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen der Fraport AG in der Öffentlichkeit zu wahren. Bei den Wahlvorschlägen ist auch auf Vielfalt (Diversity) zu achten und eine Berücksichtigung von Frauen und Männern entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen sicherzustellen. Dem Aufsichtsrat sollen zudem mindestens drei unabhängige Mitglieder angehören.“

Zum Stand der Umsetzung ist zu sagen, dass der derzeitige Aufsichtsrat mit dem breiten Spektrum wirtschaftlicher, politischer und unternehmensinterner Expertise seiner Mitglieder über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügt.

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

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

Dieser Zielsetzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat seit der Hauptversammlung 2018 aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

Hinsichtlich des Ziels, dass dem Gremium mindestens drei im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK 2017 unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen, ist festzustellen, dass dem Aufsichtsrat mit Frau Kathrin Dahnke, Frau Dr. Margarete Haase und Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt drei unabhängige Anteilseignervertreterinnen angehören und somit das Ziel erreicht ist.

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

Darüber hinaus haben sie sich entsprechend der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 5 DCGK 2017 im Vorfeld der Aufsichtsratswahl 2018 bei dem jeweiligen Kandidaten vergewissert, dass er den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen kann.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auch auf die Vielfalt (Diversity) in diesem Gremium (Ziffer 5.1.2 Absatz 1 Satz 2 DCGK 2017). Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat hinsichtlich des Vorstands – vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Qualifikation – derzeit noch kein ausformuliertes Diversitätskonzept.

Weitere Angaben

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat erfolgen im Vergütungsbericht. Dieser ist in Übereinstimmung mit § 314 Absatz 1 Nr. 6 HGB und § 315a Absatz 2 HGB, Ziffer 4.2.5 und Ziffer 5.4.6 Absatz 3 DCGK 2017 Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

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

Gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR) sind Organmitglieder und sonstige Führungspersonen (Directors) und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente offenzulegen, soweit der Wert der innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 5.000 € übersteigt. Die Mitteilungen darüber werden unverzüglich von der Fraport AG veröffentlicht.

Anteilsbesitz der Organe

Der Gesamtaktienbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb von 1 % der von der Fraport AG insgesamt ausgegebenen Aktien.

Risiko- und Chancenmanagement

Corporate Governance bedeutet für Fraport auch einen verantwortungsvollen Umgang mit Unternehmensrisiken und -chancen. Aus diesem Grund hat Fraport ein umfassendes konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System eingeführt. Die Struktur des Risiko- und Chancenmanagement-Systems sowie ein Bericht über wesentliche Risiken und unternehmerische Chancen werden durch den Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Geschäftsjahr eingehend dargestellt. Unterjährige Veränderungen wesentlicher Risiken oder die Erschließung wesentlicher Chancen werden je nach Bedeutung für das Unternehmen entweder per Ad-hoc-Mitteilung oder im Rahmen der unterjährigen Finanzberichterstattung veröffentlicht.

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

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2019 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (nachfolgend: PwC), die Fraport damit im siebten aufeinanderfolgenden Jahr prüft. Die nach Ziffer 7.2.1. Absatz 1 DCGK 2017 erforderliche Unabhängigkeitserklärung zur Vorbereitung der Wahl wurde von PwC abgegeben. Die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts erfolgte in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass er den Aufsichtsrat der Fraport AG über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden.

Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren beziehungsweise im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Prüfung des Konzernabschlusses oder des zusammengefassten Lageberichts Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

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

Offenlegung der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung und des Corporate Governance Berichts

Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und den Corporate Governance Bericht hat der Vorstand am 13. März 2020 unter www.fraport.de/corporategovernance offengelegt.

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

Hinweis zur Berichterstattung

Der vorliegende Bericht fasst die Lageberichte des Fraport-Konzerns und der Fraport AG zusammen (zusammengefasster Lagebericht). Die Ausführungen zum Fraport-Konzern gelten zugleich für die Fraport AG. Die Entwicklungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG sind dem Kapitel „Ergänzende Lageberichterstattung der Fraport AG“ ab Seite 107 zu entnehmen.

Im Geschäftsjahr 2019 hat Fraport die nichtfinanzielle Berichterstattung gemäß den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB in den zusammengefassten Lagebericht integriert. Diese ist dem Kapitel „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ ab Seite 82 zu entnehmen.

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2019) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315e Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB).

Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich folgende wesentliche Änderung:

Die Effekte aus der Erstanwendung von IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ seit 1. Januar 2019 betreffen insbesondere das Segment International Activities & Services und resultieren im Wesentlichen aus den Mietverträgen zwischen der Konzern-Gesellschaft Fraport USA (beziehungsweise deren Tochtergesellschaften) und den Konzessionsgebern der Retailkonzessionen. Die Effekte aus der Erstanwendung des IFRS 16 sind in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Ertragslage Segmente“ und „Vermögens- und Finanzlage“ erläutert. Die im Konzern-Lagebericht 2018 veröffentlichten Prognosen für die Entwicklung der bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2019 wurden unter Berücksichtigung der Anwendung von IFRS 16 erstellt. Im Zusammenhang mit der Erstanwendung von IFRS 16 wurde die Definition zur Berechnung des Free Cash Flow angepasst. Diese berücksichtigt keine Effekte aus der Anwendung von IFRS 16.

Zur besseren Darstellung der operativen Entwicklung im Vorjahresvergleich werden die Umsatzerlöse im zusammengefassten Lagebericht zudem bereinigt um Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 berichtet (im Folgenden: Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12). Diese betreffen die kapazitativen Investitionsmaßnahmen im Zusammenhang mit Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen an den internationalen Konzern-Flughäfen (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 4 und 48).

Eine Übersicht der Berechnungsmethoden wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen enthält das Kapitel „Glossar“ auf Seite 234.

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

Der Vorstand hat den zusammengefassten Lagebericht sowie den Konzern-Abschluss am 26. Februar 2020/12. März 2020 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 12. März 2020.

Geschäftsentwicklung im Überblick

Grundlagen des Konzerns

> Erweiterung des Vorstands
> Implementierung des strategischen Programms „Zukunft FRA“ zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

Wirtschaftsbericht

> Bau von Terminal 3 weiter im Zeitplan
> Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen bei Fraport Greece und in Brasilien schreiten voran
> Anteilserhöhung an Lima Airport Partners S.R.L., Baubeginn am Flughafen Lima
> Solide Passagierentwicklung in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen
> Positive finanzielle Entwicklung
> Fraport Greece sowie Konzern-Gesellschaft Lima mit deutlichem Beitrag zu Finanzkennzahlen
> Anstieg des Konzern-EBITDA von 1.129,0 Mio € auf 1.180,3 Mio €
> Starke Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya im Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen
> Ergebnis je Aktie bei 4,55 € (2018: 5,13 €)
> Free Cash Flow erwartungsgemäß infolge höherer konzernweiter Investitionstätigkeiten negativ bei 373,5 Mio €
> Planmäßiger Anstieg der Netto-Finanzschulden auf 4.147,0 Mio €
> Eigenkapitalquote reduzierte sich leicht auf 33,7 % (–1,2 PP)
> Deutlicher Rückgang des Wertbeitrags im Konzern um 144,5 Mio € auf 212,5 Mio € unter anderem aufgrund der Erlöse aus dem Anteilsverkauf der Flughafen-Langenhagen GmbH im Vorjahr
> Solide Entwicklung und Umsetzung umfangreicher Maßnahmen zur Steuerung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren
> Im Jahresdurchschnitt 22.514 Beschäftigte (2018: 21.961)
> Entwicklung der Aktie mit Kursplus von 21,3 % auf 75,78 €, beeinflusst von der allgemeinen Aktienmarktentwicklung

Prognosebericht

> Passagier- und Finanzprognosen geprägt von Ausbreitung des Coronavirus und der derzeit nicht vorhersagbaren weiteren Entwicklung
> Passagiererwartung für den Flughafen Frankfurt in deutlich negativem Bereich, international mit uneinheitlichem Bild
> Deutlicher Rückgang der Finanzzahlen aufgrund des Einflusses des Coronavirus prognostiziert
> Free Cash Flow 2020 weiterhin in deutlich negativem Bereich erwartet
> Spürbarer Anstieg der Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA und spürbare Reduzierung des ROFRA prognostiziert
> Keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar
> Stabile Dividende je Aktie von 2,00 € für das Geschäftsjahr 2020

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[1]
Asien	Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya)	50/51[2]	1999	2024
	China	Xi'an	Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	24,5	2008	Unbefristet
	Indien	Delhi	Delhi International Airport Private Ltd.	10	2006	2036[1]

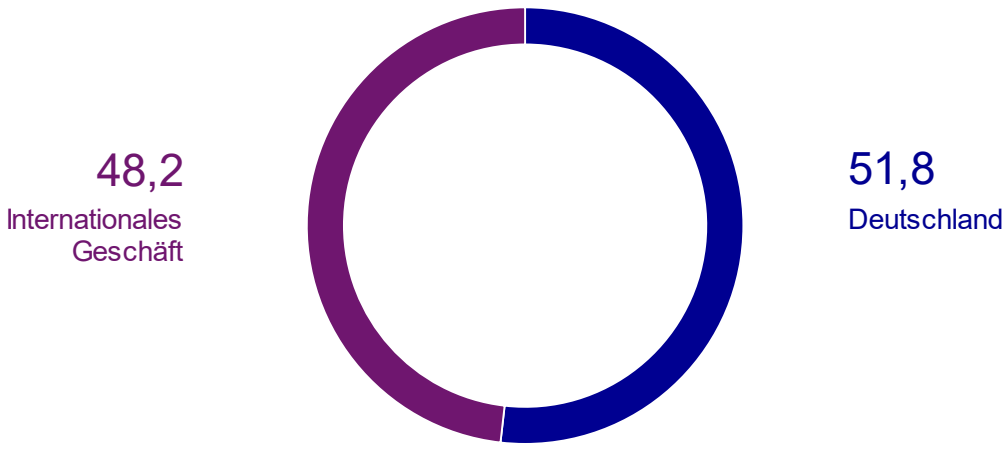
[1] Mit Verlängerungsoption.
[2] Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA 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 110).

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 Luftverkehrsteuer 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 Luftverkehrsteuer 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 62). Im Weltluftverkehr bestehen langfristig weiterhin Wachstumspotenziale (siehe Kapitel „Strategie“ ab Seite 36).

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 47,9Mio 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 Passagiernachfrage 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 61).

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 62). 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 Leningrader 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 59 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 börsengelistete 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“ ab Seite 17 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

Segmente[1]	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services
Direkt zugeordnete strategische Geschäfts- und Servicebereiche	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen
				Integriertes Facility Management
				Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
				Projekt Ausbau Süd
				Zentrales Infrastrukturmanagement

Zentralbereiche

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

[1] 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 angenommens 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:

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 28).

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 62 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 64 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128 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 110 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 28).

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Konzern-Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80 zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ ab Seite 82 beziehungsweise 128 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_2-Reduktion geleistet.

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 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 64 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128 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 110 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 Auskunftsroboter 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 102 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_2-Emission auf 125.000 t senken (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41). Darüber hinaus hat sich die Fraport AG den Zielen des ACI Europe angeschlossen und will bis zum Jahr 2050 am Standort Frankfurt CO_2-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_2-Emission – als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren des Ziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ definiert (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41). Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80 zu finden, diesbezügliche Maßnahmen und Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind in den Kapiteln „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ und „Geschäftsausblick“ ab Seite 82 beziehungsweise 128 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 128 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 %[1]	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[2]
			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[3]
			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[3]
			≤7,2%	2025	Fraport AG	7,2
Klimaschutz	Wir wollen die CO_2-Emissionen verringern.	CO_2-Emissionen (Summe Scope 1 und 2) (t)	125.000 t CO_2	2030	Konzern	227.552[4]
			80.000 t CO_2[5]	2030	Fraport AG	170.310[6]

[1] Zielwert ab 2021: ≥82,5 %, ab 2025: ≥85 %.
[2] 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.
[3] Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.
[4] 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.
[5] Zielwert 2050: 0 t CO_2 („Net Zero Carbon“ gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change).
[6] 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 64 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128 enthalten. Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 234 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 50).

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.

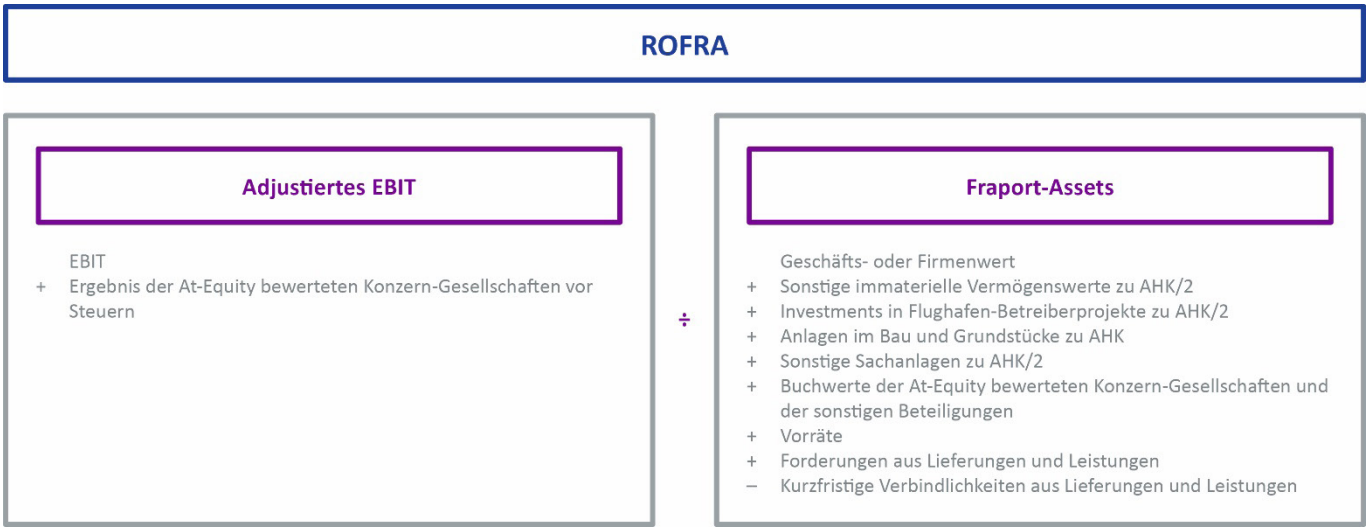
Neben der Eigenkapitalquote dienen dem Vorstand insbesondere das Verhältnis Netto-Finanzschulden zu EBITDA und der Free Cash Flow als bedeutsamste finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzkraft. Die Kennzahl Netto-Finanzschulden zu EBITDA gibt Auskunft über die finanzielle Stabilität und die Fähigkeit 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 48 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 50).

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 82 dargestellt. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2020 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128 enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/verantwortung zu entnehmen. Diese Berichterstattung ist kein Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts sowie der 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 50). 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 50). 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_2-Emission** bestimmt. Ziel ist es, die CO_2-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_2-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_2-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 Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen 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 Ausbauverpflichtungen 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 Ausbauverpflichtungen aus einem Mix, bestehend aus zusätzlich einzubringenden Eigenmitteln, dem Operativen Cash Flow und Fremdkapital, zu finanzieren. Zur Finanzierung der Ausbauverpflichtungen 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 70 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 110 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 41 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	
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 10,3 %	**Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 3,0 %**
Eigenkapitalquote 52 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 48 % (verzinslich 35 % / unverzinslich 13 %)
WACC vor Steuern 6,4 %	

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 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 Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend eigene Aktien gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 sowie dem Anhang der Fraport AG in Tz. 28 zu entnehmen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 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" ab Seite 17 und auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance veröffentlicht.

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

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

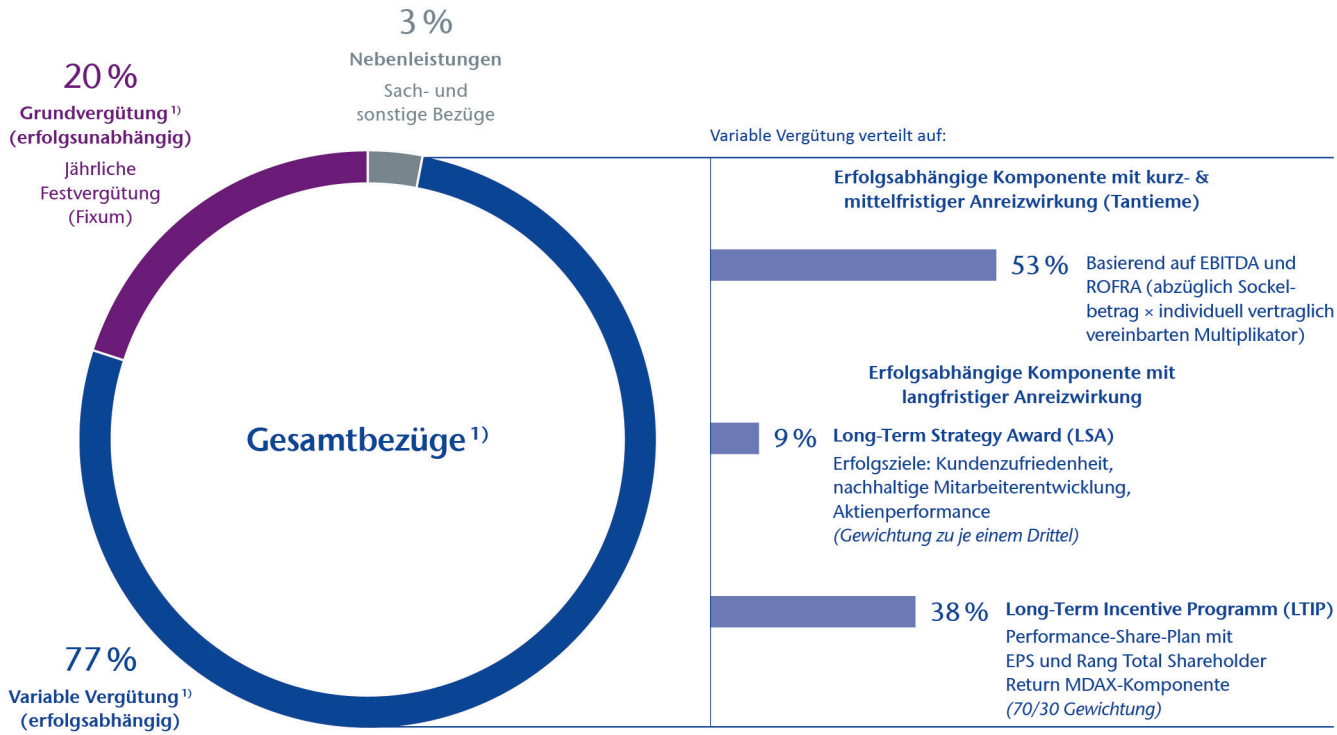
Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

- 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



1) 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 Grunds 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 [1]	46,9	38,3	38,3	38,3	41,7	45,3	45,3	45,3
Summe [1]	**461,9**	**453,3**	**453,3**	**453,3**	**341,7**	**345,3**	**345,3**	**345,3**
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) [2]	870,1	886,9	0,0	896,7[6]	686,5	649,8	0,0	714,0
Mehrjährige 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)[3]	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2020)[3]	–	–	–	–	–	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2021)[3]	749,3	–	–	–	570,3	–	–	–
Tranche 2019 (1.1.2019 bis 31.12.2022)[3]	–	493,7	0,0	810,0	–	375,8	0,0	616,5
Summe [4]	**2.201,3**	**1.953,9**	**453,3**	**2.310,0**	**1.688,5**	**1.460,9**	**345,3**	**1.788,3**
Versorgungsaufwand [5]	545,8	477,4	477,4	477,4	136,4	133,3	133,3	133,3
Gesamtvergütung	**2.747,1**	**2.431,3**	**930,7**	**2.787,4**	**1.824,9**	**1.594,2**	**478,6**	**1.921,6**

[1] Die Nebenleistungen variieren je nach den persönlichen Verhältnissen, es gibt kein festgelegtes Minimum beziehungsweise Maximum.
[2] Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2019 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2019.
[3] Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.
[4] 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.
[5] Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.
[6] 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 €.
[7] 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	
	338,3	**343,8**	**343,8**	**343,8**	**–**	**170,0**	**170,0**	**170,0**	**438,1**	**411,4**	**411,4**	**411,4**	
	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	
	1.685,1	**1.459,4**	**343,8**	**1.786,8**	**–**	**1.068,1**	**170,0**	**1.258,8**	**1.853,6**	**1.592,1**	**411,4**	**1.925,4**	
	120,0	124,4	124,4	124,4	–	173,2	173,2	173,2	376,3	426,0	426,0	426,0	
	1.805,1	**1.583,8**	**468,2**	**1.911,2**	**–**	**1.241,3**[7)]	**343,2**	**1.432,0**[7)]	**2.229,9**	**2.018,1**	**837,4**	**2.351,4**	

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
Summe	**461,9**	**453,3**	**341,7**	**345,3**
Einjährige variable Vergütung (Tantieme)[1]	893,1	888,8	630,4	709,5
Mehrjährige 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)[2]	–	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)[3]	–	696,2	–	529,9
Summe	**2.233,5**	**2.143,3**	**1.648,0**	**1.659,7**
Versorgungsaufwand	545,8	477,4	136,4	133,3
Gesamtvergütung	**2.779,3**	**2.620,7**	**1.784,4**	**1.793,0**

[1] Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2019 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2018.

[2] 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 €.

[3] 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. Herrn Dr. Schulte wurden als Ziel-Tranche 9.000 Performance Shares und den übrigen Vorstandsmitgliedern 6.850 Perfomance Shares zugeteilt.

[4] 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
	338,3	**343,8**	**–**	**170,0**	**438,1**	**411,4**
	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
	1.372,0	**1.658,2**	**–**	**270,1**	**1.783,9**	**1.796,8**
	120,0	124,4	–	173,2	376,3	426,0
	1.492,0	**1.782,6**	**–**	**443,3**[4)]	**2.160,2**	**2.222,8**

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
Gesamt	**11.785**	**+4.202,0**	**15.987**

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
Aufsichtsratsmitglied					
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
Bolükmese	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
Gesamt		**857.500,00**	**231.875,00**	**241.000,00**	**1.330.375,00**

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 kapazitativen 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[1)]

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
Welthandel	**+1,0**	**+3,7**

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

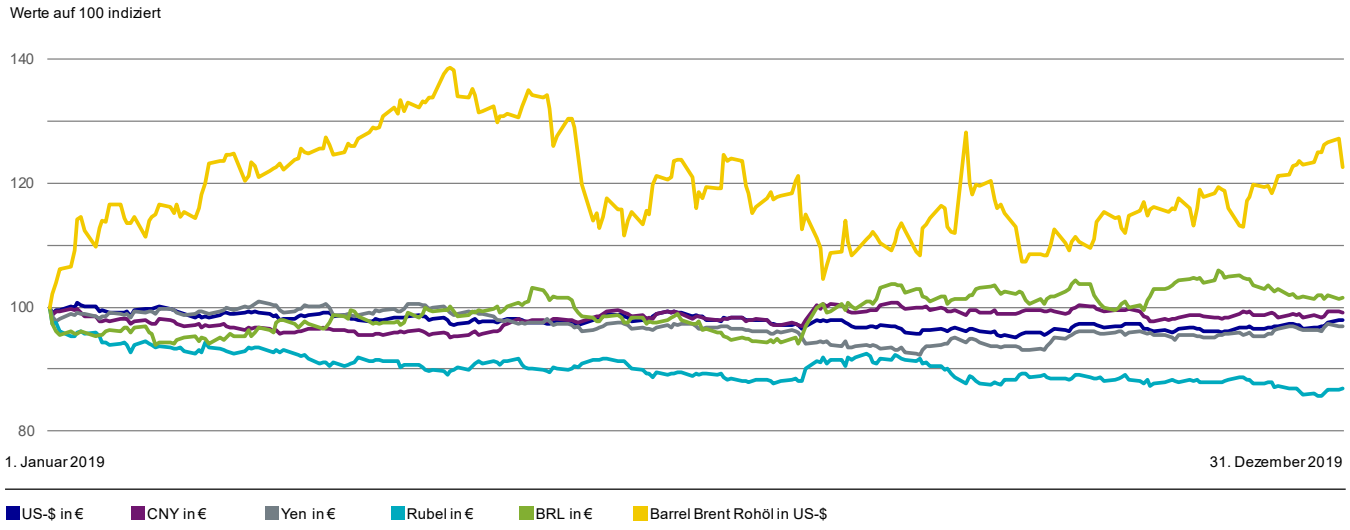
Die Verlangsamung der Wirtschaftsdynamik war in Europa 2019 stärker ausgefallen als zunächst erwartet. In den vier großen Ländern der Europäischen Währungsunion verlief die Entwicklung sehr heterogen. Spanien und Frankreich erreichten ein im Vergleich zur Gesamtentwicklung Euroland überdurchschnittliches 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 Binnennachfrage 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



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
Welt	**+3,4**	**–2,5**

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 28).

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 Capitales 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 28).

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 Umsteigeflughafen, insbesondere für die Fluggesellschaften LATAM und Avianca Perù, 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[1]		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2019	Veränderung in %[2]	2019	Veränderung in %[2]	2019	Veränderung in %[2]
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[3]	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

[1] Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.
[2] Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.
[3] Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughafen	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährige Anpassung]	2018[1]	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

[1] 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 Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit kapazitativen 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 Rückstellungsauflösungen 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 Tariferhöhungen 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 kapazitativen 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 Rückstellungsauflösungen 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 Rückstellungsauflösungen.

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 Infrastrukturentgelte (+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 Tariferhöhung 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 kapazitativen 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 kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 stieg der operative Aufwand leicht um 20,1 Mio € auf 910,1 Mio € (+2,3 %). Neben der Tariferhöhung 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[1]			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[2]	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[3]	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[1]			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %	2019	2018	Δ %
Antalya	51/50[4]	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

[1] 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 €).

[2] Summe der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

[3] Die Konzern-Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B werden als „Fraport Greece" zusammengefasst.

[4] Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

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 kapazitativen 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 kapazitativen 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 kapazitativen 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 kapazitativen 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 kapazitativen 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 kapazitativen 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 [unterjährige 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 [unterjährige 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 [unterjährige 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 [unterjährige 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 %).

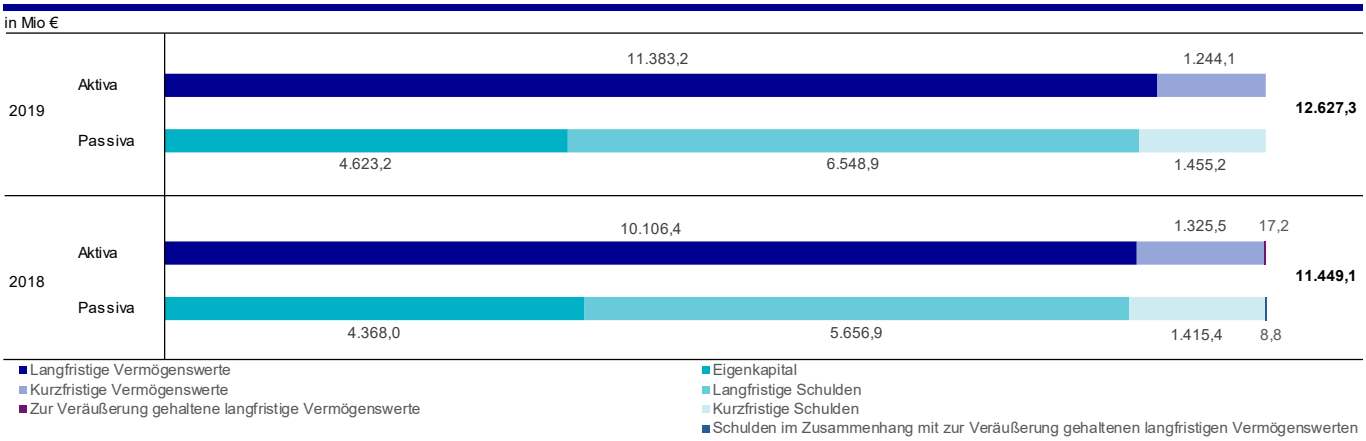
Die **langfristigen Vermögenswerte** lagen bei 11.383,2 Mio € (+12,6 %). Dies ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Sachanlagen vor allem infolge gestiegener Investitionen (+463,6 Mio €), die das Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt betrafen und eine Vorauszahlung (+112,1 Mio €) für den Flugsteig 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.

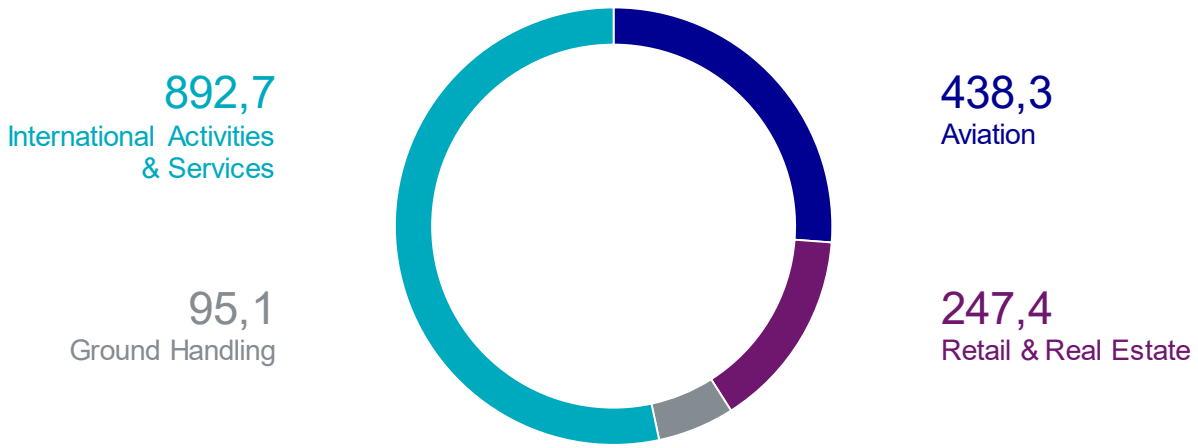
Im Geschäftsjahr 2019 beliefen sich die Zugänge in „Sachanlagen“ auf 1.134,0 Mio € (im Vorjahr: 472,4 Mio €), davon 349,9 Mio € aufgrund der Anwendung von IFRS 16. Die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ betrugen 518,5 Mio € (im Vorjahr: 370,5 Mio €). Auf „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ 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 Bauzeitzinsen belief sich auf 45,6 Mio € (im Vorjahr: 26,8 Mio €).

Bei der Fraport AG betrugen 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 €).

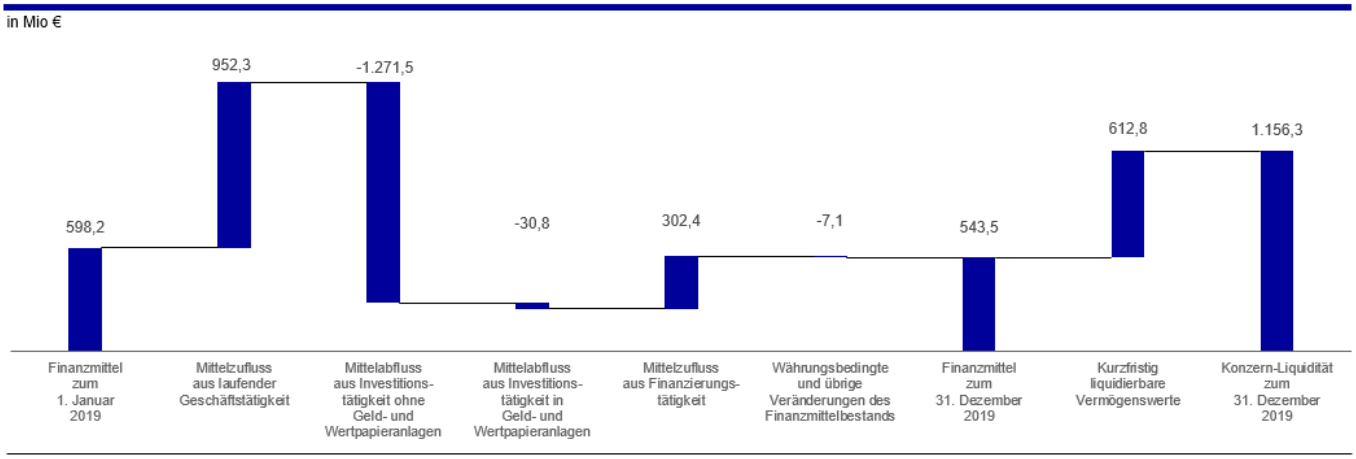
Ohne Berücksichtigung der Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 lag der **Free Cash Flow** bei –373,5 Mio € (im Vorjahr: 6,8 Mio €).

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
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	**543,5**	**598,2**
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	140,2	108,8
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	105,2	94,3
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	**788,9**	**801,3**

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 Fälligkeitenprofil. 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

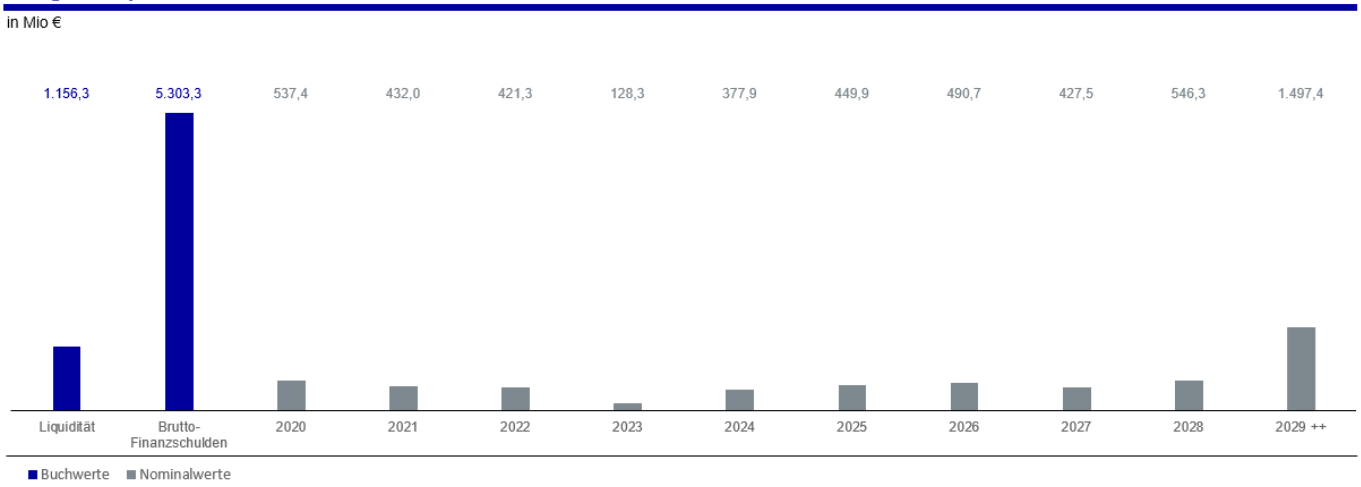
Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2012	295	2020	Endfällig	Fix	2,42 % p. a. 2,74 % p. a.
			2022			2,90 % p. a. 3,06 % p. a.
			2030			4,00 % p. a.
	2013	50	2028	Endfällig	Fix	4,00 % p. a.
	2014	400	2021	Endfällig	Fix	1,436 % p. a.
	2017	285	2024	Endfällig	Fix	1,086 % p. a.
			2025			1,395 % p. a.
			2027			1,609 % p. a. 1,81 % p. a.
	2019	700	2024	Endfällig	Fix	0,548 % p. a.
			2025			0,50 % p. a.
			2027			0,60 % p. a.
			2029			1,336 % p. a. 0,70 % p. a.
			2031			0,833 % p. a.
			2034			1,00 % p. a. 1,073 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	Endfällig	Fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1999 – 2019	2.183,1	2020 – 2028	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	–0,20 % – 5,20 % p. a.
Projektfinanzierung (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2019	1.245,4	2020 – 2041	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	3,43 % – 10,01 % 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 Fälligstellung 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 Fälligkeitenprofil der Finanzverschuldung des Fraport-Konzerns wies zum Bilanzstichtag eine weitgehend ausgeglichene Tilgungsstruktur aus (Finanzverschuldung in Fremdwährung umgerechnet zum Bilanzstichtagskurs).

Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2019



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 [1] 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

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

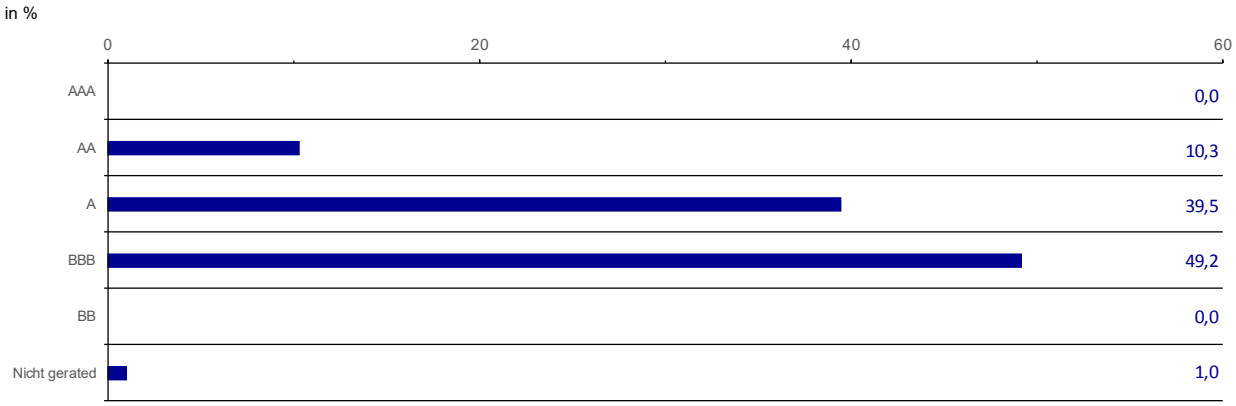
Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und Commercial Papers verteilten sich zum 31. Dezember 2019 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 316,3 Mio €):

Verteilung der Industrieanlagen

in %

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

Ratingstruktur der Anlagen



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[1)]	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

[1)] 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 gestiegener 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 41).

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 Altersteilzeitverträgen 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 Wegeführung 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_2-Emission

Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die konzernweite CO_2-Emission rund 227.552 t CO_2 und damit 6,8 % weniger als im Vorjahr (im Vorjahr: 244.029 t CO_2). Die Emissionsreduktion ist vor allem auf die Fraport AG zurückzuführen. Die Fraport AG reduzierte im Vorjahresvergleich ihre CO_2-Emission um 9,7 % auf 170.310 t CO_2 (im Vorjahr: 188.631 t CO_2). 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_2-Emissionen um knapp 9 % aus. Grund hierfür waren Erneuerungen, Inbetriebnahmen und Ausbau der Infrastrukturen.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2019	Gegebene Prognose 2018 [unterjährige 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[1)]	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[2)]	+2,7 PP
Krankenquote (Deutschland) in %	8,0	Stabilisierung	8,2[2)]	–0,2 PP
Krankenquote (Fraport AG) in %	7,2	Stabilisierung	7,4	–0,2 PP
CO_2-Emission (Konzern) in t	227.552	Leichte Verringerung	244.029	–16.477[3)]
CO_2-Emission (Fraport AG) in t	170.310	Moderate Verringerung	188.631	–18.321[4)]

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

[2)] Der Wert des Vorjahres wurde an die ab dem Geschäftsjahr 2019 geltende Berechnungssystematik angepasst (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41).

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

[4)] Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen 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 230 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 41 sowie „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80 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 128 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 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 28 zu finden.

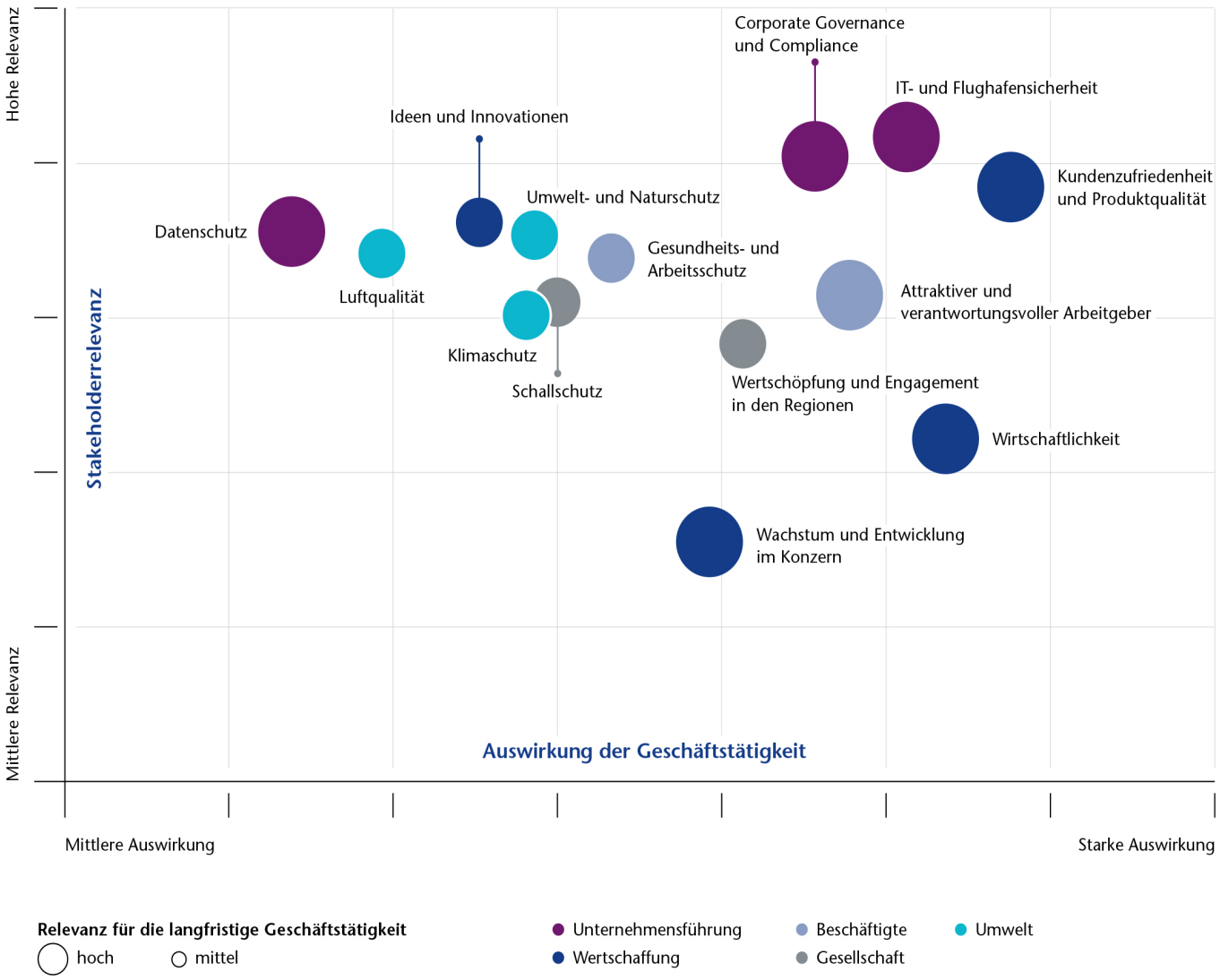
Ableitung der Wesentlichkeit

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_2-Emissionen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

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 offenlegungspflichtigen 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 59 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 110 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.

Geschäftsmodellspezifische 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 Menschrechte, 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 86) sowie hinsichtlich der Achtung von Menschenrechten (siehe Seite 87), 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-Wertekultur: Fraport steht für einen fairen, respektvollen und partnerschaftlichen Umgang miteinander.

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

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 36). 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 Wannenrückführung – 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 Handgepäcksregularien, 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 Beschäftige 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 Reisegepäcks 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 Bypässen 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 110).

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 Flughafengeländes 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 41, „Vergütungsbericht“ ab Seite 50 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

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 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

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 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80). 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 Hautkrebsscreenings 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 internationalem Standard, der sogenannten LTIF (Lost Time Injury Frequency). Diese berechnet sich nach der Anzahl der Arbeitsunfälle (ab dem ersten Ausfalltag) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden (in Mio). Ziel ist ein Konzern-LTIF-Wert bis zum Jahr 2025 von kleiner gleich 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 Probebetrieb 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 lärmmindernde 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 wechselweise 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 Fluglärmgesetzes 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 Jugendberufsbildung 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). 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_2-Emissionen bestimmt, die konzernweit reduziert werden sollen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 80).

Ein Weg zum erfolgreichen CO_2-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_2-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert die Nachweise sowohl eines CO_2-Reduktionsziels, eines CO_2-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_2-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_2- 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_2-Emission der Fraport AG zu treffen und eventuelle Fehlentwicklungen bezüglich der strategischen CO_2-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_2-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_2-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_2-Emission der Fraport AG informiert, zu den Konzern-Emissionen wird ihm halbjährlich berichtet. Zusätzlich wird dem Vorstand die Entwicklung der CO_2-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_2-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 Wildtierrisiken 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, Unternehmenssicherhei“t. 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_2) 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 110).

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).

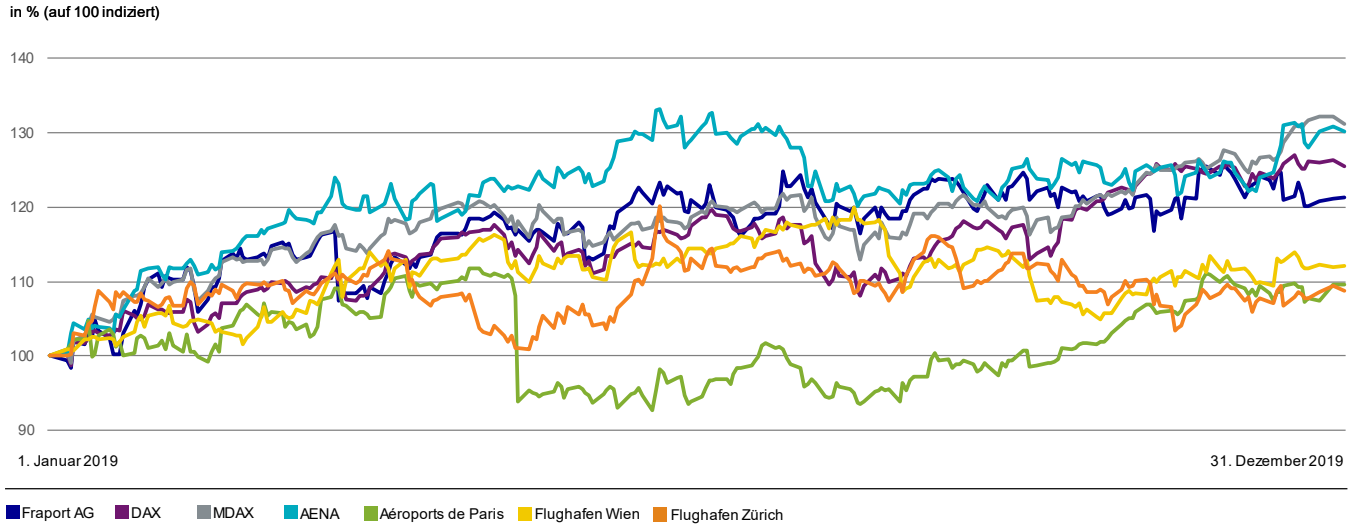
Fraport-Aktie

	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 €[1)]	+13,32	–29,40	+35,69	–2,77	+10,90	–6,35	+10,45	+5,94
Veränderung in %[2)]	+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

[1)] Veränderung inklusive Dividende: 2019: +15,32 €, 2018: : –27,90 €.
[2)] Veränderung inklusive Dividende: 2019: +24,5 %, 2018: –30,4 %.

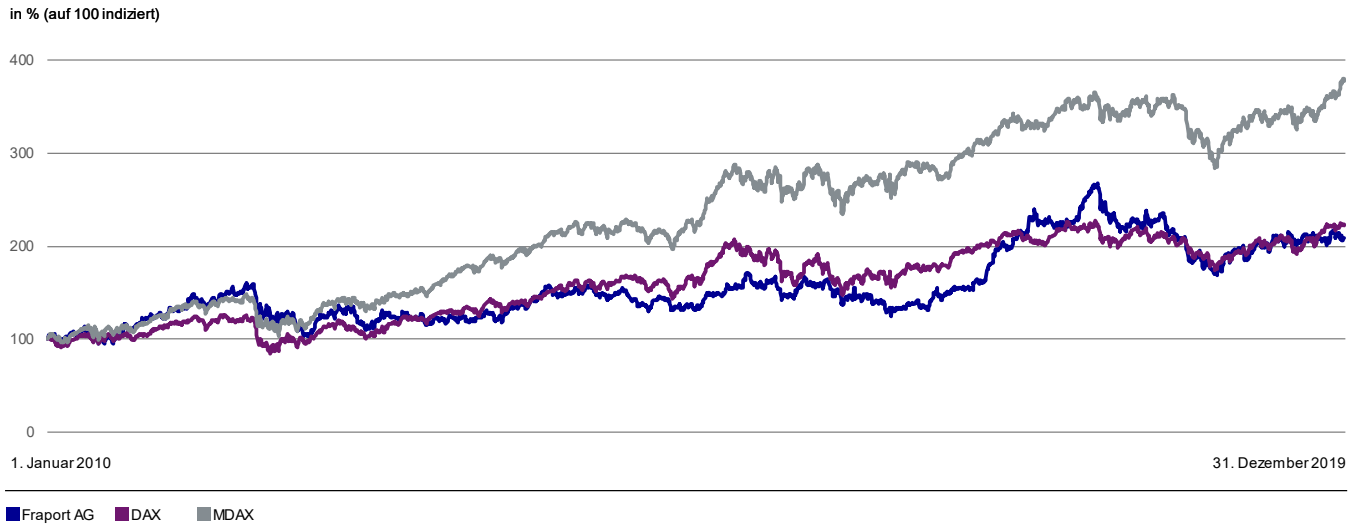
Die Aktien der weiteren börsengelisteten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: AENA +30,2 %, Aéroports de Paris +9,6 %, Flughafen Wien +12,2 %, und Flughafen Zürich +8,5 %.

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



Quelle: vwd group / EQS Group AG

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



Quelle: vwd group / EQS Group AG

Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

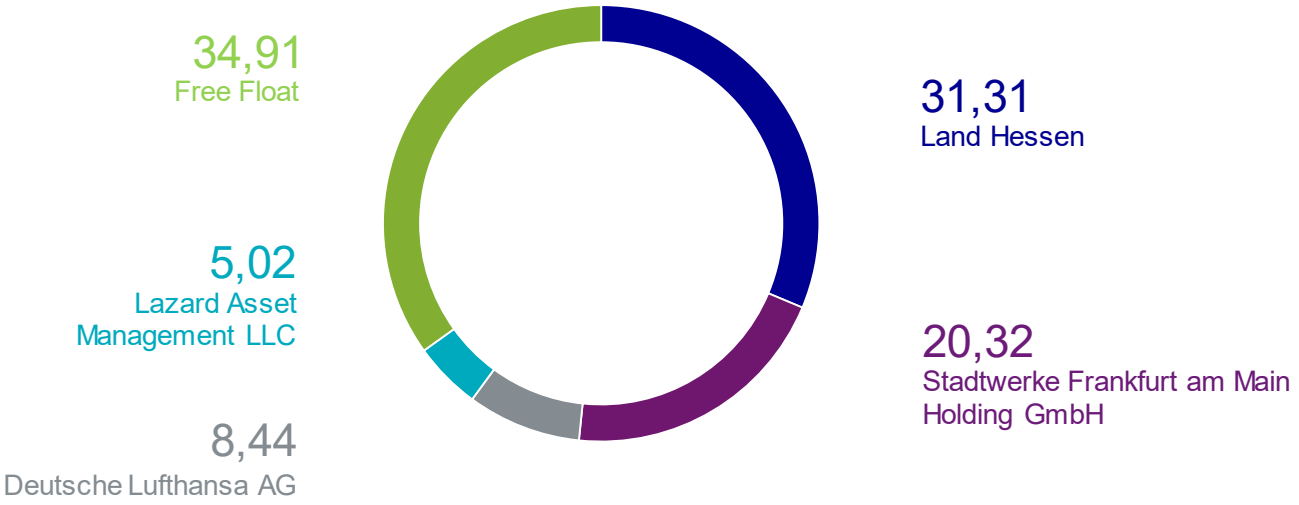
Stimmrechtsmitteilungen gemäß §§ 33 und 34 WpHG

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

[1)] Sämtliche Stimmrechte werden nach § 34 WpHG zugerechnet.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2019[1)]

in %



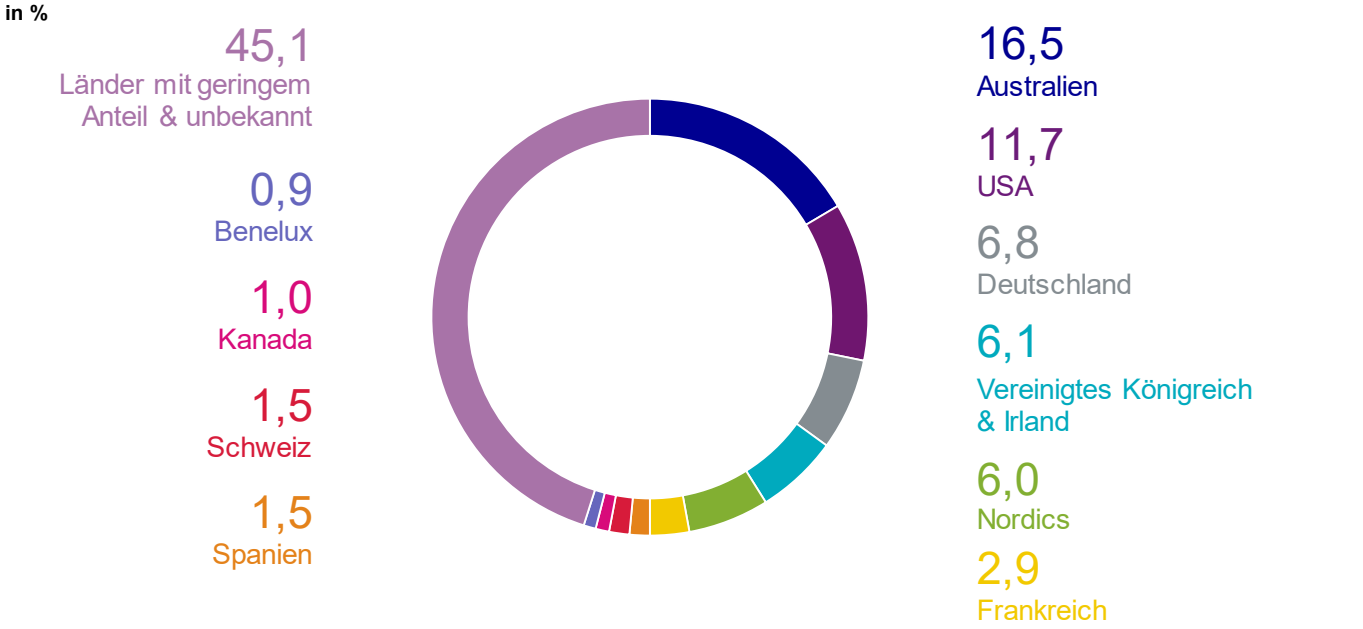
[1)] Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2019 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

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[1)]

in %



[1)] 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 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 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 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[1]	in Mio €	924,7	924,7
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	92.468.704	92.468.704
Anzahl Aktien im Umlauf zum 31. Dezember[2]	Stück	92.391.339	92.391.339
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Jahresdurchschnitt)	Stück	92.391.339	92.391.339
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	+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[3]	in €	2,00	2,00
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	184,9	184,9
Dividendenrendite zum 31. Dezember[3]	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

[1] Inklusive der eigenen Aktien.
[2] Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.
[3] 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 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
Gesamt	**8.758,2**	**8.236,9**

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
Gesamt	**8.758,2**	**8.236,9**

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 %).

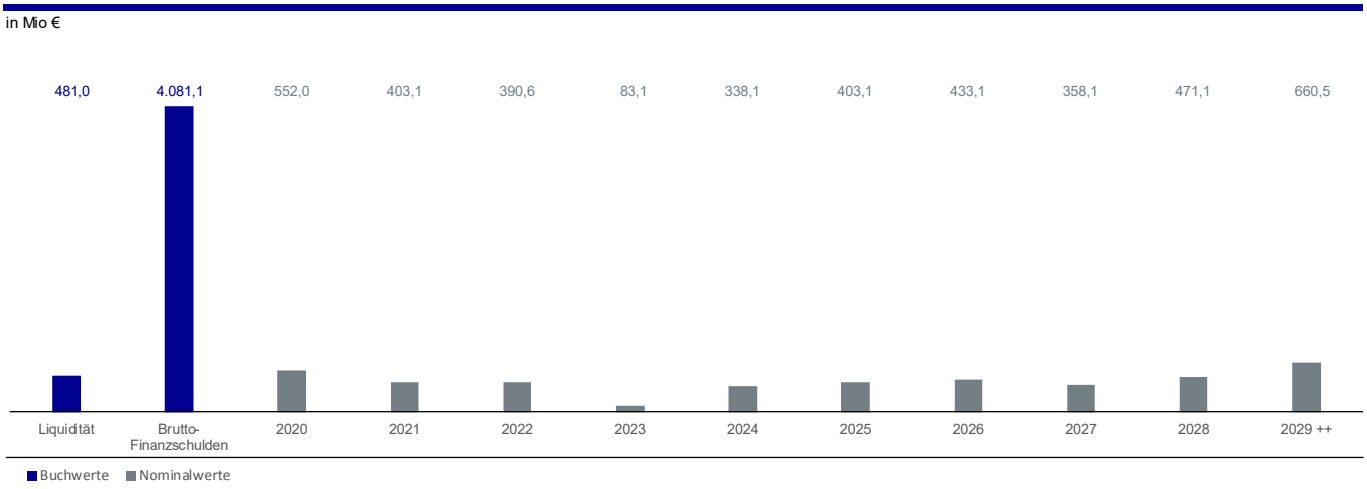
Während sich das **Anlagevermögen** deutlich um 523,7 Mio € auf 8.175,3 Mio € (+6,8 %) erhöhte, war das **Umlaufvermögen** im Vorjahresvergleich unverändert bei 494,6 Mio € (+0,3 %) zu. Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Investitionen in das Projekt Ausbau Süd sowie Erneuerungen 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 Fälligkeitenprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag 2019 folgende Tilgungsstruktur aus:

Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2019



Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus 53,7 % bilateralen Krediten, 42,6 % Schuldscheindarlehen 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 Wertpapieranlagen** 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 [unterjährige 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 Anteilserhöhung 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 128).

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.

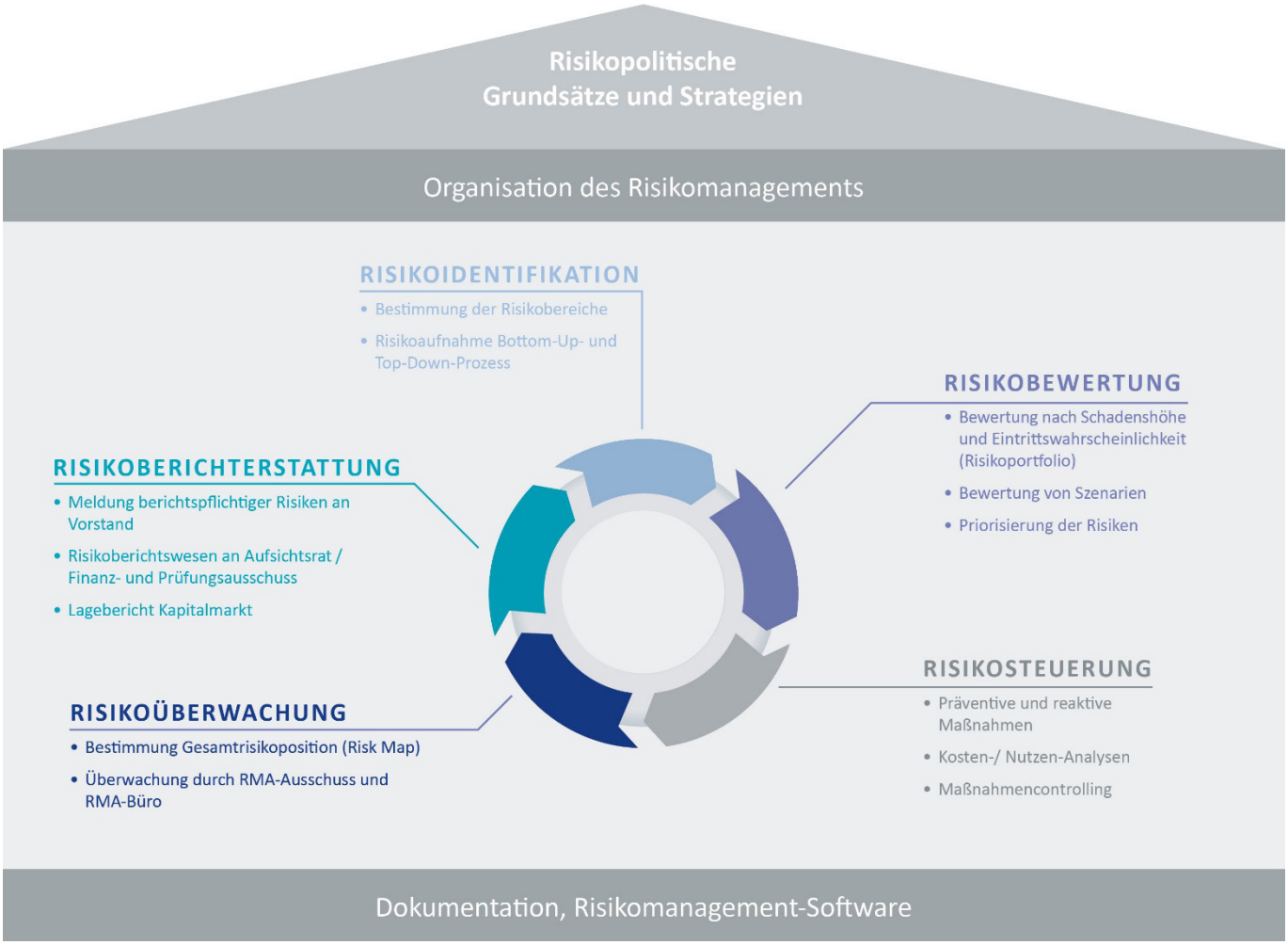
Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. Die zentrale Konzern-Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem des Fraport-Konzerns eingebunden.

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 Bruttorisiko 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 114). 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 82) 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.

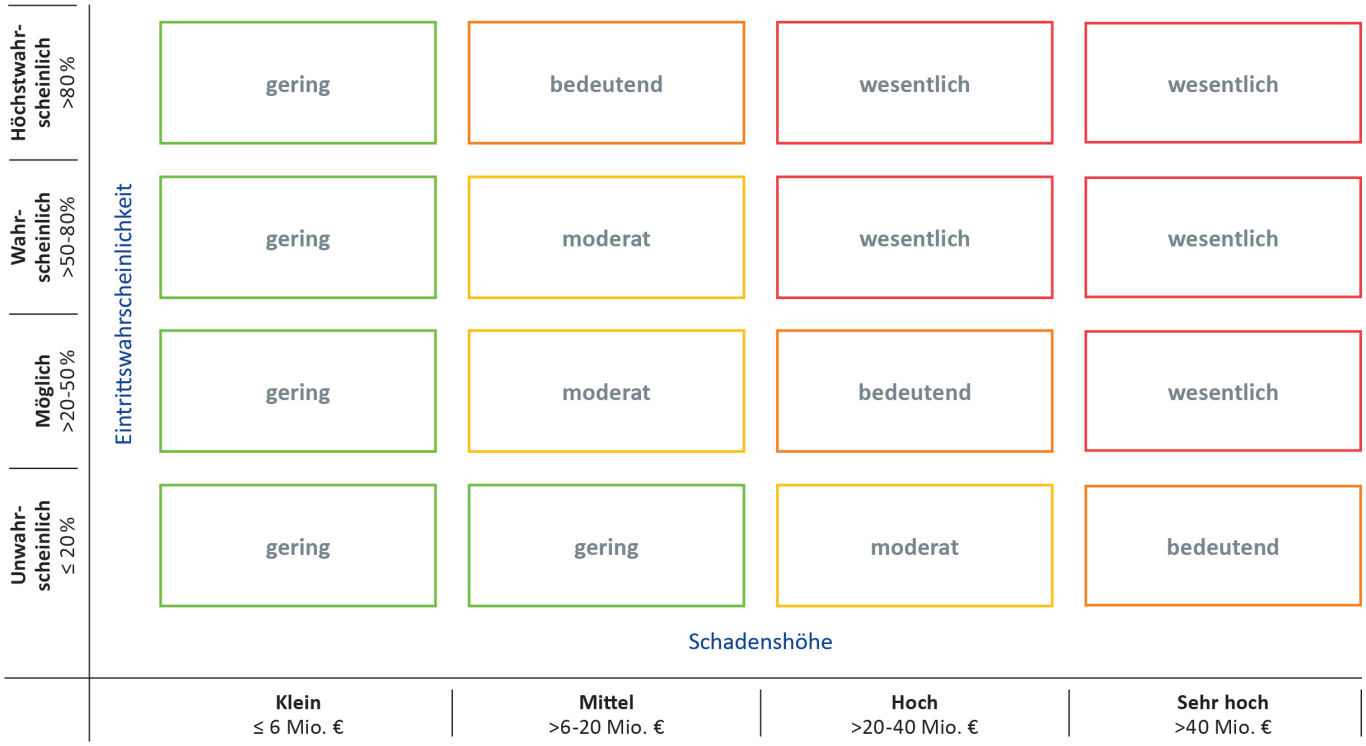
Risikoüberwachung und -berichterstattung

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



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.

Risikoübersicht

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadenshöhe		Risikostufe	
Strategische Risiken						
Gesamtwirtschaftliche Risiken	Möglich	➔	Hoch	➔	Bedeutend	➔
Ausbreitung des Coronavirus	Wahrscheinlich	↑	Sehr hoch	↑	Wesentlich	↑
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	Möglich	➔	Sehr hoch	➔	Wesentlich	➔
Entwässerung des Parallelbahnensystems	Möglich	➔	Sehr hoch	➔	Wesentlich	➔
Operative Risiken						
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	➔
Finanzwirtschaftliche Risiken						
Zinsrisiken (kumuliert)	Unwahrscheinlich	➔	Mittel	↓	Gering	↓
Währungskursrisiken	Möglich	➔	Mittel	↓	Moderat	↓
Kreditrisiken	Unwahrscheinlich	➔	Klein	➔	Gering	➔
Sonstige Preisrisiken	Unwahrscheinlich	➔	Mittel	➔	Gering	➔
Rechtliche und Compliance-Risiken						
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 128). 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 128). „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 Luftverkehrsteuer ab dem 1. April 2020, der EU-Emissionshandel, die CO_2-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 Parallelbahnensystems

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 Parallelbahnensystem 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 bieterstrategischen 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

Beschäftigter. 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 Emittenten- beziehungsweise 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 102).

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 Beteiligungen 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 36) 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 Konzern-Abschlusses 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 110 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 110). 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 36). 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 36).

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 41 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 110).

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_2-Emissionen** mit einem Wert in etwa auf Vorjahresniveau. Für die Fraport AG erwartet er eine leichte Verringerung der CO_2-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 36).

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 46 sowie Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 70).

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_2-Emissionen hat sich der Vorstand langfristige Ziele gesteckt, die er konsequent verfolgt (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 41).

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.

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2019

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2019	2018
Umsatzerlöse	(5)	**3.705,8**	**3.478,3**
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,4	0,3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	37,9	35,9
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	40,9	88,2
Gesamtleistung		**3.785,0**	**3.602,7**
Materialaufwand	(9)	–1.197,4	–1.089,1
Personalaufwand	(10)	–1.222,8	–1.182,3
Abschreibungen	(11)	–475,3	–398,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	–184,5	–202,3
Betriebliches Ergebnis		**705,0**	**730,5**
Zinserträge	(13)	32,0	33,3
Zinsaufwendungen	(13)	–197,0	–201,7
Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen	(14)	46,1	98,8
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	3,9	9,5
Finanzergebnis		**–115,0**	**–60,1**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		**590,0**	**670,4**
Ertragsteuern	(16)	–135,7	–164,7
Konzern-Ergebnis		**454,3**	**505,7**
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		33,6	31,8
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		420,7	473,9
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	(17)		
unverwässert		4,55	5,13
verwässert		4,54	5,11
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		**705,0**	**730,5**
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		**1.180,3**	**1.129,0**

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2019	2018
Konzern-Ergebnis	**454,3**	**505,7**
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	–7,1	2,9
(darauf entfallene latente Steuern	2,2	–0,9)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	37,2	–10,7
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,1	–0,1
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0)
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**32,4**	**–8,8**
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	–9,6	0,7
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	–11,5	–15,9
	1,9	**16,6**
(darauf entfallene latente Steuern	–1,0	–5,2)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		
Erfolgsneutrale Änderungen	1,5	–5,6
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	0,0	0,0
	1,5	**–5,6**
(darauf entfallene latente Steuern	–0,5	1,7)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	–1,5	–18,4
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	0,0	0,0
	–1,5	**–18,4**
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	1,9	–1,4
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (–)	0,0	–1,6
	1,9	**0,2**
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	–0,5)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**2,3**	**–11,2**
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	**34,7**	**–20,0**
Gesamtergebnis	**489,0**	**485,7**
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	33,4	35,0
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	455,6	450,7

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	3.284,1	2.844,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	131,1	134,5
Sachanlagen	(21)	6.837,9	6.081,7
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	93,3	88,8
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	(23)	242,2	260,0
Andere Finanzanlagen	(24)	503,0	426,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	193,7	195,0
Latente Steueransprüche	(27)	78,6	56,7
		11.383,2	**10.106,4**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	23,6	28,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	203,1	177,9
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	203,3	304,3
Ertragsteuerforderungen	(26)	25,2	13,1
Zahlungsmittel	(30)	788,9	801,3
		1.244,1	**1.325,5**
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	**(2)**	**0,0**	**17,2**
Gesamt		**12.627,3**	**11.449,1**

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,9
Kapitalrücklage	(31)	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	2.920,7	2.657,9
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	4.443,1	4.180,3
Nicht beherrschende Anteile	(32)	180,1	187,7
		4.623,2	**4.368,0**
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	4.746,8	4.100,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	41,4	45,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	1.279,4	1.016,7
Latente Steuerverpflichtungen	(36)	212,7	228,3
Pensionsverpflichtungen	(37)	40,2	31,7
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	69,7	74,2
Sonstige Rückstellungen	(39)	158,7	160,2
		6.548,9	**5.656,9**
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	556,5	608,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	297,3	286,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	347,0	275,6
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	59,7	43,9
Sonstige Rückstellungen	(39)	194,7	201,1
		1.455,2	**1.415,4**
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	**(2)**	**0,0**	**8,8**
Gesamt		**12.627,3**	**11.449,1**

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2019	2018
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		**420,7**	**473,9**
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		33,6	31,8
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(16)	135,7	164,7
Abschreibungen	(11)	475,3	398,5
Zinsergebnis	(13)	165,0	168,4
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		–13,3	–26,8
Sonstiges		–15,0	–21,1
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(14)	–46,1	–98,8
Veränderungen der Vorräte	(28)	5,3	0,4
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25), (29)	–30,6	–61,8
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 35)	43,1	39,3
Veränderungen der Rückstellungen	(36 – 39)	16,4	–20,5
Betrieblicher Bereich		**1.190,1**	**1.048,0**
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		–120,7	–127,8
Erhaltene Zinsen		37,1	12,6
Gezahlte Ertragsteuern		–154,2	–130,5
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**(42)**	**952,3**	**802,3**
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	–602,7	–343,6
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	–15,4	–12,5
Investitionen in Sachanlagen	(21)	–755,2	–472,4
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	–5,6	–2,0
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen		–1,7	–3,8
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen	(2)	5,2	0,0
Verkauf von Anteilen an nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		0,0	109,2
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(23)	102,3	38,8
Dividenden aus übrigen Beteiligungen		0,2	0,8
Erlöse aus Anlagenabgängen		1,4	15,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		**–1.271,5**	**–669,8**
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	–161,7	–103,2
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		162,3	122,7
Veränderungen der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	–31,4	3,8
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	**(42)**	**–1.302,3**	**–646,5**
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(31)	–184,8	–138,6
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		–8,7	–7,9
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–40,3	0,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	1.620,5	461,0
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		–1.127,0	–495,5
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		42,7	198,9
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	**(42)**	**302,4**	**17,9**
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		–10,9	–38,5
Veränderung des Finanzmittelbestands		**–58,5**	**135,2**
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		598,2	461,0
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		3,8	2,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	**(30), (42)**	**543,5**	**598,2**

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	
Stand 1.1.2019		**923,9**	**598,5**	
Währungsänderungen		–	–	
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–	
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–	
Marktbewertung von Derivaten		–	–	
Sonstiges Ergebnis		**0,0**	**0,0**	
Ausschüttungen		–	–	
Konzern-Ergebnis		–	–	
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–	
Stand 31.12.2019	**(31),(32)**	**923,9**	**598,5**	
Stand 1.1.2018		**923,9**	**598,5**	
Währungsänderungen		–	–	
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–	
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–	
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–	
Marktbewertung von Derivaten		–	–	
Sonstiges Ergebnis		**0,0**	**0,0**	
Ausschüttungen		–	–	
Konzern-Ergebnis		–	–	
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–	
Stand 31.12.2018	**(31),(32)**	**923,9**	**598,5**	

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
2.622,9	**–11,9**	**46,9**	**2.657,9**	**4.180,3**	**187,7**	**4.368,0**
–	–2,6	–	–2,6	–2,6	1,1	–1,5
0,1	1,9	–	2,0	2,0	–	2,0
–4,9	–	–	–4,9	–4,9	–	–4,9
–	–	37,2	37,2	37,2	–	37,2
–	–	1,0	1,0	1,0	–	1,0
–	–	2,2	2,2	2,2	–1,3	0,9
–4,8	**–0,7**	**40,4**	**34,9**	**34,9**	**–0,2**	**34,7**
–184,8	–	–	–184,8	–184,8	–8,7	–193,5
420,7	–	–	420,7	420,7	33,6	454,3
–8,0	–	–	–8,0	–8,0	–32,3	–40,3
2.846,0	**–12,6**	**87,3**	**2.920,7**	**4.443,1**	**180,1**	**4.623,2**
2.285,6	**11,4**	**48,7**	**2.345,7**	**3.868,1**	**160,6**	**4.028,7**
–	–21,9	–	–21,9	–21,9	3,5	–18,4
–0,1	–1,4	1,1	–0,4	–0,4	–	–0,4
2,0	–	–	2,0	2,0	–	2,0
–	–	–10,7	–10,7	–10,7	–	–10,7
–	–	–3,9	–3,9	–3,9	–	–3,9
–	–	11,7	11,7	11,7	–0,3	11,4
1,9	**–23,3**	**–1,8**	**–23,2**	**–23,2**	**3,2**	**–20,0**
–138,6	–	–	–138,6	–138,6	–7,9	–146,5
473,9	–	–	473,9	473,9	31,8	505,7
0,1	–	–	0,1	0,1	–	0,1
2.622,9	**–11,9**	**46,9**	**2.657,9**	**4.180,3**	**187,7**	**4.368,0**

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2019

Konzern-Anlagenspiegel

(Anhang Tz. 18 bis 22)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1.1.2019	**132,3**	**3.210,4**	**266,2**	
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	4,8	0,5	
Zugänge	0,0	518,5	15,4	
Abgänge	0,0	0,0	–3,4	
Umbuchungen	0,0	0,0	2,7	
Stand 31.12.2019	**132,3**	**3.733,7**	**281,4**	
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2019	**113,0**	**366,1**	**131,7**	
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	1,5	0,2	
Zugänge	0,0	82,0	21,9	
Abgänge	0,0	0,0	–3,4	
Umbuchungen	0,0	0,0	–0,1	
Stand 31.12.2019	**113,0**	**449,6**	**150,3**	
Restbuchwerte				
Stand 31.12.2019	**19,3**	**3.284,1**	**131,1**	
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1.1.2018	**132,3**	**2.899,4**	**272,3**	
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	–12,9	1,7	
Zugänge	0,0	370,5	12,5	
Abgänge	0,0	–46,6	–25,7	
Umbuchungen	0,0	0,0	5,4	
Stand 31.12.2018	**132,3**	**3.210,4**	**266,2**	
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2018	**113,0**	**278,3**	**139,9**	
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	8,9	0,6	
Zugänge	0,0	78,9	16,3	
Abgänge	0,0	0,0	–25,1	
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	
Stand 31.12.2018	**113,0**	**366,1**	**131,7**	
Restbuchwerte				
Stand 31.12.2018	**19,3**	**2.844,3**	**134,5**	

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Leasing	Anlagen im Bau	Sachanlagen gesamt	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
6.161,9	**3.183,6**	**501,0**	**0,0**	**1.063,8**	**10.910,3**	**100,1**
0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	**1,0**	0,0
52,0	59,4	56,7	349,9	616,0	**1.134,0**	5,6
–20,6	–21,3	–20,4	0,0	–1,8	**–64,1**	0,0
32,8	38,0	2,0	26,7	–102,2	**–2,7**	0,0
6.226,1	**3.259,7**	**540,3**	**376,6**	**1.575,8**	**11.978,5**	**105,7**
2.868,9	**1.637,6**	**321,0**	**0,0**	**1,1**	**4.828,6**	**11,3**
0,0	0,0	0,8	–0,1	0,0	**0,7**	0,0
163,5	116,3	43,7	46,8	0,0	**370,3**	1,1
–20,8	–18,6	–19,7	0,0	0,0	**–59,1**	0,0
–19,5	–1,7	–0,8	22,1	0,0	**0,1**	0,0
2.992,1	**1.733,6**	**345,0**	**68,8**	**1,1**	**5.140,6**	**12,4**
3.234,0	**1.526,1**	**195,3**	**307,8**	**1.574,7**	**6.837,9**	**93,3**
6.151,7	**3.124,6**	**459,5**	**0,0**	**809,1**	**10.544,9**	**106,6**
0,0	0,0	1,8	0,0	0,0	**1,8**	0,0
26,6	66,1	51,6	0,0	328,1	**472,4**	2,0
–50,9	–33,2	–16,5	0,0	–2,5	**–103,1**	–8,8
34,5	26,1	4,6	0,0	–70,9	**–5,7**	0,3
6.161,9	**3.183,6**	**501,0**	**0,0**	**1.063,8**	**10.910,3**	**100,1**
2.750,9	**1.574,5**	**296,9**	**0,0**	**1,1**	**4.623,4**	**10,2**
0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	**1,2**	0,0
168,9	94,7	38,6	0,0	0,0	**302,2**	1,1
–50,6	–32,0	–15,6	0,0	0,0	**–98,2**	0,0
–0,3	0,4	–0,1	0,0	0,0	**0,0**	0,0
2.868,9	**1.637,6**	**321,0**	**0,0**	**1,1**	**4.828,6**	**11,3**
3.293,0	**1.546,0**	**180,0**	**0,0**	**1.062,7**	**6.081,7**	**88,8**

Segment-Berichterstattung
(Anhang Tz. 41)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
	2019	1.027,0	507,8	707,1	1.463,9	–	**3.705,8**
Umsatzerlöse	2018	1.006,4	507,2	673,8	1.290,9	–	**3.478,3**
	2019	32,3	25,9	9,0	12,0	–	**79,2**
Sonstige Erträge	2018	46,8	25,7	12,9	39,0	–	**124,4**
	2019	**1.059,3**	**533,7**	**716,1**	**1.475,9**	**–**	**3.785,0**
Erträge mit Dritten	**2018**	**1.053,2**	**532,9**	**686,7**	**1.329,9**	**–**	**3.602,7**
	2019	80,8	210,3	45,7	392,0	–728,8	**–**
Intersegmentäre Erträge	2018	81,6	208,7	44,7	397,8	–732,8	**–**
	2019	**1.140,1**	**744,0**	**761,8**	**1.867,9**	**–728,8**	**3.785,0**
Erträge gesamt	**2018**	**1.134,8**	**741,6**	**731,4**	**1.727,7**	**–732,8**	**3.602,7**
	2019	**113,5**	**308,6**	**12,0**	**270,9**	**–**	**705,0**
Segment-Ergebnis EBIT	**2018**	**138,2**	**302,0**	**0,7**	**289,6**	**–**	**730,5**
	2019	159,8	89,2	48,4	177,9	–	**475,3**
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2018	139,6	88,2	43,7	127,0	–	**398,5**
	2019	**273,3**	**397,8**	**60,4**	**448,8**	**–**	**1.180,3**
EBITDA	**2018**	**277,8**	**390,2**	**44,4**	**416,6**	**–**	**1.129,0**
	2019	0,0	–10,2	–6,9	63,2	–	**46,1**
Anteiliges Periodenergebnis der at-Equity bewerteten Unternehmen	2018	0,0	–4,9	–8,4	112,1	–	**98,8**
	2019	0,0	0,0	0,2	0,0	–	**0,2**
Erträge aus Beteiligungen	2018	0,0	0,0	0,2	0,6	–	**0,8**
	31.12.2019	4.095,7	2.436,8	645,3	5.345,7	103,8	**12.627,3**
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2018	3.827,0	2.294,1	591,6	4.666,6	69,8	**11.449,1**
	31.12.2019	2.779,7	1.561,6	415,8	2.904,9	342,1	**8.004,1**
Segment-Schulden	31.12.2018	2.571,3	1.419,3	369,3	2.374,8	346,4	**7.081,1**
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2019	438,3	247,4	95,1	892,7	–	**1.673,5**
	2018	246,1	118,4	61,4	431,5	–	**857,4**
	2019	82,4	48,2	18,3	1,4	–	**150,3**
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2018	75,6	38,6	8,8	23,8	–	**146,8**
	31.12.2019	0,0	23,1	9,0	210,1	–	**242,2**
Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2018	0,0	20,4	10,7	228,9	–	**260,0**

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2019	2.279,1	590,7	17,9	818,1	–	**3.705,8**
	2018	2.231,4	546,5	21,7	678,7	–	**3.478,3**
Sonstige Erträge	2019	73,6	3,0	0,8	1,8	–	**79,2**
	2018	121,3	1,4	0,8	0,9	–	**124,4**
Erträge mit Dritten	**2019**	**2.352,7**	**593,7**	**18,7**	**819,9**	**–**	**3.785,0**
	2018	**2.352,7**	**547,9**	**22,5**	**679,6**	**–**	**3.602,7**
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2019	7.364,7	3.006,9	380,0	1.772,0	103,7	**12.627,3**
	31.12.2018	6.910,6	2.908,0	336,5	1.224,2	69,8	**11.449,1**
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2019	816,7	211,1	0,0	645,7	–	**1.673,5**
	2018	460,0	179,0	0,0	218,4	–	**857,4**

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

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

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2019 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2019 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315e Absatz 1 HGB enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

Den Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2019 hat der Vorstand in seinen Sitzungen am 26. Februar und 12. März 2020 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgte in seiner Sitzung am 12. März 2020.

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2019 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	**1**	**0**	**1**
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2018	27	28	55
Zugänge	0	0	0
Abgänge	–1	0	–1
31.12.2019	**26**	**28**	**54**
At-Equity bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2018	10	3	13
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2019	**10**	**3**	**13**
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2018	3	2	5
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2019	**3**	**2**	**5**
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2018	41	33	74
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2019	**40**	**33**	**73**

Die Fraport AG hat mit Wirkung zum 1. Januar 2019 sämtliche Kapitalanteile an der Energy Air GmbH zu einem Kaufpreis von 12,9 Mio € veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein betrieblicher Gewinn in Höhe von 12,8 Mio €. In den kurzfristigen Schulden der Energy Air GmbH waren zum 31. Dezember 2018 Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 8,3 Mio € enthalten. Die ausgewiesenen „Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten“ im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 lagen dementsprechend bei 8,8 Mio €.

Entkonsolidierungseffekte

in Mio €	Energy Air GmbH
Langfristige Vermögenswerte	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	9,6
Zahlungsmittel	7,6
Summe Vermögenswerte	**17,2**
Langfristige Schulden	0,0
Kurzfristige Schulden	–17,1
Summe Schulden	**–17,1**
Nettovermögen	**0,1**
Verkaufspreis/ Erhaltene Gegenleistung in Zahlungsmitteln	12,9
Abgangsgewinn	**12,8**
Mittelzufluss aus dem Verkauf von Tochterunternehmen (Verkaufspreis abzüglich veräußerte Zahlungsmittel)	5,2

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. Da es sich um eine Transaktion mit Nicht beherrschenden Anteilen handelte, hat sich die Aufteilung des Eigenkapitals und des Ergebnisses zwischen den Nicht beherrschenden Anteilen und den Anteilen der Gesellschafter der Fraport AG entsprechend den neuen Kapitalanteilen verändert.

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 31. Dezember 2019 insgesamt 73 Gesellschaften.

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

Die operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, an der Fraport 50 % der Anteile hält, wird aufgrund vertraglicher Regelungen als assoziiertes Unternehmen nach der At-Equity-Methode bilanziert.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 Absatz 2 HGB ist unter Tz. 56 des Konzern-Anhangs abgebildet.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Finanzinformationen für die Gesellschaften Lima Airport Partners S.R.L., Fraport Twin Star Airport Management AD sowie die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A. (nachfolgend Fraport Greece A) und Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend Fraport Greece B). An diesen Gesellschaften bestehen wesentliche Nicht beherrschende Anteile im Fraport-Konzern. Die Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L., Lima, betreibt den internationalen Flughafen Lima in Peru. Die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, betreibt die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien. Die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, und Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, betreiben jeweils sieben Flughäfen in Griechenland. Weitere Informationen zu den Gesellschaften sind in Tz. 48 enthalten.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Beteiligungsquote Nicht beherrschende Anteile in %	**26,60**	**26,60**	**26,60**	**26,60**	**19,99**	**29,99**	**40,00**	**40,00**
Langfristige Vermögenswerte	1.001,7	936,7	1.025,4	949,0	480,0	390,7	180,1	186,3
Kurzfristige Vermögenswerte	111,7	126,0	88,2	102,0	190,4	175,0	20,9	20,6
Langfristige Schulden	923,1	875,7	951,7	868,6	198,5	193,1	76,0	77,7
Kurzfristige Schulden	75,8	90,5	60,2	74,0	102,8	88,2	17,3	18,6
Eigenkapital/Nettovermögen	**114,5**	**96,5**	**101,7**	**108,4**	**369,1**	**284,4**	**107,7**	**110,6**
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	30,5	25,7	27,1	28,8	73,8	85,3	43,1	44,2

	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Umsatzerlöse	247,8	231,0	215,6	183,8	444,5	358,3	64,0	74,0
EBITDA	100,7	87,0	66,5	57,1	135,6	119,6	34,0	42,0
Ergebnis nach Steuern	21,1	11,5	–4,7	–10,8	82,5	69,6	16,3	23,2
Sonstiges Ergebnis	–3,1	0,2	–2,1	0,1	0,0	0,0	–0,3	–0,2
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	5,7	11,7	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**18,0**	**11,7**	**–6,8**	**–10,7**	**88,2**	**81,3**	**16,0**	**23,0**
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	4,8	3,1	–1,8	–2,8	17,6	24,4	6,5	9,3
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	81,3	51,5	55,9	35,5	116,9	115,9	23,2	49,3
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	–109,3	–53,1	–113,2	–47,8	–115,0	–63,8	–19,5	–21,7
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	–11,4	–8,3	–11,7	–8,5	–16,4	–15,2	–13,7	–13,7
davon in Infrastruktur	–97,9	–44,8	–101,5	–39,3	–98,6	–48,6	–5,8	–8,0
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	24,1	15,9	54,8	17,4	–3,5	6,1	–2,9	–29,3
Veränderung des Finanzmittelbestands	**–3,9**	**14,3**	**–2,5**	**5,1**	**–1,6**	**58,2**	**0,8**	**–1,7**
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	50,9	46,3	44,4	43,4	158,2	95,5	16,1	17,8
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	–1,6	–9,7	–0,6	–4,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	4,5	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	45,4	50,9	41,3	44,4	159,8	158,2	16,9	16,1
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,6	6,8

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

3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

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

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

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen und Leistungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang.

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

Währungsumrechnung

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

Wechselkurse

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2019	Durchschnittskurs 2019	Stichtagskurs 31.12.2018	Durchschnittskurs 2018
1 US-Dollar (US-$)	0,8907	0,8933	0,8733	0,8468
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,1497	0,1573	0,1651	0,1752
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1279	0,1293	0,1270	0,1281
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1144	0,1140	0,1115	0,1080
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2686	0,2678	0,2584	0,2577
100 Russische Rubel (RUB)	1,4319	1,3802	1,2529	1,3506
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,2216	0,2266	0,2250	0,2321

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

4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

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

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

> Identifizierung des Vertrages/der Verträge mit einem Kunden,

> Identifizierung der eigenständigen Leistungsverpflichtungen,

> Bestimmung des Transaktionspreises,

> Verteilung des Transaktionspreises auf die separaten Leistungsverpflichtungen,

> Erlöserfassung bei Erfüllung der Leistungsverpflichtungen.

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

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

Das Segment Aviation umfasst insbesondere die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten, denen eine vom HMWEVW genehmigte Entgeltordnung zugrunde liegt (siehe Tz. 48), sowie auch Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt. Die Flughafenentgelte werden für das Starten, Landen (inklusive Lärm und Emissionen) und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen erhoben. Sicherheitsdienstleistungen betreffen Leistungen aus Fluggast-, Reisegepäck- und Frachtkontrollen im Auftrag des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI). Die Leistungen im Segment Aviation werden in der Regel jeweils innerhalb eines Tages erbracht und entsprechend realisiert.

Im Segment Retail & Real Estate gliedern sich die Umsätze in die Bereiche Real Estate, Retail und Parkierung.
Die Real-Estate-Erlöse betreffen unter anderem Vermietungen des Gebäudebestands des Frankfurter Flughafens. Darüber hinaus bietet die Fraport AG diverse Dienstleistungen im Bereich des Immobilienmanagements für Dritte an. Diese reichen von der Grundstücksentwicklung und Vermarktung über die Immobilienverwaltung bis hin zum Energiemanagement.
Die Umsatzerlöse im Retailbereich gliedern sich in die Kategorien Shopping, Werbung und Services auf und resultieren im Wesentlichen aus Erlösen aus der Vermietung von Retail- und Serviceflächen sowie der Vermarktung von Werbeflächen.
Der Bereich Parkierung beinhaltet insbesondere Erlöse aus der Vermietung von Stellplätzen in verschiedenen Parkierungsanlagen.
Die Umsatzerlöse aus Vermietung sowie aller weiteren Dienstleistungen werden grundsätzlich linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses beziehungsweise zeitraumbezogen erfasst. Demgegenüber erfolgt die Umsatzrealisierung bei der Veräußerung von Vorratsimmobilien zum Zeitpunkt des Kontrollübergangs auf den Käufer.

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

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

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

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwert

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

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

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Griechenland, Varna und Burgas (Bulgarien), in Lima (Peru) sowie Fortaleza und Porto Alegre (Brasilien) (siehe auch Tz. 48). Die Konzessionsverträge für den Betrieb der Flughäfen fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „Intangible Asset Model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für

die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und die Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von nicht variablen, sondern der Höhe nach vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IFRS 15 erfasst. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind. Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen werden als laufender Aufwand der Periode erfasst.

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

Soweit notwendig werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Sachanlagen

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

Fremdkapitalkosten

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

Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	25 – 50
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	10 – 50
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1 – 30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	7 – 80
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40
Gebäudeausstattungen	12 – 38
Platzanlagen	5 – 99
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7 – 99
Vorfelder	20 – 99
Rollbrücken	80
Rollwege	20 – 99
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3 – 33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	4 – 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 25

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

Wertminderungen nach IAS 36

Wertminderungen von Vermögenswerten werden in Übereinstimmung mit IAS 36 vorgenommen. Bei Vorliegen von Anzeichen für Wertminderungen werden Vermögenswerte einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Für bestehende Geschäfts- oder Firmenwerte wird jährlich ein Werthaltigkeitstest vorgenommen. Wertminderungen werden erfasst, wenn der erzielbare Betrag (Recoverable Amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus

beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und Nutzungswert (Value in Use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswerts.

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

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

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

Der Bestimmung der zukünftigen Cash Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash-Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und zum Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2020 bis 2024 und der aktuellen Langfristplanung bis 2030 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate zwischen 1,0 % und 2,0 % (im Vorjahr: 1,0 % bis 2,0 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 4,1 % bis 10,4 % (im Vorjahr: 4,5 % bis 12,6 %) verwendet.

Leasingverhältnisse

Der Fraport-Konzern bilanziert seit 1. Januar 2019 für Leasingverhältnisse, bei denen der Fraport-Konzern als Leasingnehmer auftritt, Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten in Höhe des Barwertes der eingegangenen Zahlungsverpflichtungen. Nutzungsrechte werden bilanziert, wenn der Leasingvertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Der Ausweis der Nutzungsrechte erfolgt unter den Sachanlagen. Der Ausweis der Verbindlichkeiten erfolgt unter den sonstigen Verbindlichkeiten. Leasingverbindlichkeiten beinhalten fest vereinbarte Leasingzahlungen abzüglich vom Leasinggeber zu leistender Leasinganreize, variable Zahlungen, die an einen Index oder Zinssatz gekoppelt sind, erwartete Restwertzahlungen aus Restwertgarantien, den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn die Ausübung als hinreichend sicher eingeschätzt wurde, und Vertragsstrafen für die Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in dessen Laufzeit berücksichtigt ist, dass eine Kündigungsoption in Anspruch genommen wird. Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Dieser wird abgeleitet aus länderspezifischen, risikolosen, währungs- und laufzeitkongruenten Fremdfinanzierungszinssätzen. Die Nutzungsrechte werden mit den Anschaffungskosten bewertet, die sich aus dem Barwert der Leasingverbindlichkeit und anfänglicher direkter Kosten sowie Rückbauverpflichtungen und vor oder bei Bereitstellung geleisteter Leasingzahlungen abzüglich erhaltener Leasinganreize zusammensetzen. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Die Abschreibung auf Nutzungsrechte erfolgt linear über den Zeitraum des Leasingverhältnisses. Enthalten Leasingvereinbarungen Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen, werden für die Bestimmung der Vertragslaufzeit sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder Nicht-Ausübung solcher Optionen bieten. Die Laufzeit wird nur angepasst, wenn die Ausübung oder Nicht-Ausübung solcher Optionen hinreichend sicher ist.

Unter Berücksichtigung des Wesentlichkeitsgrundsatzes (IAS 1 i.V.m. IFRS 16.BC86) werden Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten ausschließlich für Immobilienleasingverträge bilanziert. Zahlungen aus Leasingverträgen für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen werden wie bisherige Operate-Lease-Verhältnisse im Aufwand erfasst. Des Weiteren werden die neuen Vorschriften des IFRS 16 nicht auf immaterielle Vermögenswerte angewendet. Die sich aus den bestehenden Leasingverträgen über Betriebs- und Geschäftsausstattung und technische Anlagen und Maschinen ergebenden zukünftigen Mindestleasingzahlungen werden in Tz. 44 angegeben.

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

Als Leasinggeber setzt der Fraport-Konzern bei Vorliegen eines Finance-Lease-Verhältnisses das Leasingobjekt in seiner Bilanz an und weist dieses als Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes aus dem Leasingverhältnis aus.

Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

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

Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere und Ausleihungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sowie sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt. Der Ansatz und die Folgebewertung erfolgen auf Grundlage der Zahlungsstromeigenschaften und des Geschäftsmodells, nach dem sie gesteuert werden.

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

> Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Cashflows zu halten, und

> die Vertragsbedingungen führen zu Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen.

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

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

> Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte sowohl „zur Vereinnahmung der vertraglichen Cashflows“ zu halten als auch „zu Veräußerung gehalten“, und

> die Vertragsbedingungen führen zu „Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen“ darstellen.

FVOCI mit Recycling betrifft die langfristigen Wertpapiere. Wertänderungen werden im Eigenkapital erfasst, sollte es zu einem vorzeitigen Verkauf kommen, werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt.

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

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

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

Sonstige Forderungen sowie finanzielle und nicht finanzielle Vermögenswerte, Forderungen gegen Kreditinstitute sowie marktgängige kurzfristige Wertpapiere haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

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

Kurzfristige Wertpapiere werden zur Generierung von Cashflows sowie zur Veräußerung gehalten. Die Cashflows stellen ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen dar. Die Bewertung der Fremdkapitalinstrumente erfolgt zum Fair Value und die Wertänderungen werden im Eigenkapital erfasst. Bei einem vorzeitigen Verkauf werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt (FVOCI mit Recycling). Bei den Wertpapieren handelt es sich um Fremdkapitalinstrumente.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

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

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

> finanzielle Vermögenswerte in Form von Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, beispielsweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen an assoziierte Unternehmen sowie Bankguthaben und -einlagen

> finanzielle Vermögenswerte, in Form von Schuldinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

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

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

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

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

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

Vorräte

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

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

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

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

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

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

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

Zahlungsmittel

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

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

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

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

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

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 0,70 % (im Vorjahr: 1,80 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

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

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

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

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bezüglich der Beschreibung der verschiedenen Pläne wird auf Tz. 37 verwiesen.

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen stellen Verpflichtungen dar, die bezüglich ihrer Höhe und/oder ihrer Fälligkeit ungewiss sind. Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags gebildet. Der angesetzte Betrag stellt den wahrscheinlichsten Wert dar.

Rückstellungen werden insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren, zu einem künftigen Mittelabfluss führen und mit einer Inanspruchnahme, die eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich ist, einhergehen (IAS 37).

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

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins auf- beziehungsweise abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Dies betrifft insbesondere die Rückstellungen für passiven Schallschutz, die über einen Zeitraum bis 2023 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen bis maximal –0,3 % (im Vorjahr: 0,0 %) auf- beziehungsweise abgezinst werden.

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

Eventualverbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten

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

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

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

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

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

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Eigene Anteile

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

Aktienoptionen

Die Vergütung im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogramms orientiert sich wertmäßig nicht an der Wertentwicklung der Anteile, sodass das Mitarbeiteraktienprogramm nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 2 fällt.

Virtuelle Aktienoptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden seit dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktienoptionen („Long-Term Incentive Programm“) ausgegeben. Die Erfüllung erfolgt als Barauszahlung unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren. Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt nach IFRS 2 zum Fair Value. Bis zum Ende des Performance-Zeitraums wird der Fair Value zu jedem Abschlussstichtag sowie am Erfüllungstag neu ermittelt und anteilig im Personalaufwand erfasst.

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

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

Sachanlagevermögen

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

Andere Finanzanlagen

Die Bewertung von in den anderen Finanzanlagen enthaltenen Ausleihungen basiert teilweise auf Cash-Flow-Prognosen.

Forderungen aus Verträgen mit Kunden

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

Ertragsteuern

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

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

Pensionsverpflichtungen

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen stellen der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter dar (siehe auch Tz. 37).

Sonstige Rückstellungen

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung

möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2019 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz (41,5 Mio €; im Vorjahr: 47,9 Mio €) und Wirbelschleppen (24,0 Mio €; im Vorjahr: 29,6 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2019 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich (22,1 Mio €; im Vorjahr: 26,5 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich.

Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten unterliegen hinsichtlich Ihrer Höhe und insbesondere des Zeitpunkts von Mittelabflüssen Schätzungsunsicherheiten. Die Angabe des Zeitpunkts des erwarteten Mittelabflusses erfolgt, sofern dieser hinreichend bestimmbar ist.

Unternehmenserwerbe

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

Wertminderungen

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen. Die Fraport AG führt diese Tests jährlich sowie beim Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung durch. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit wird der erzielbare Betrag ermittelt. Dieser entspricht dem höheren Wert von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Bestimmung des Nutzungswerts beinhaltet Schätzungen bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Cash Flows. Die zugrunde gelegten Annahmen könnten sich durch etwaige unvorhersehbare Ereignisse verändern und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen.

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

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmalig angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2019 beginnen.

IFRS 16 ist erstmalig für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Der Fraport-Konzern wendete den neuen Standard IFRS 16 erstmalig zum 1. Januar 2019 nach dem modifiziert rückwirkenden Ansatz an. Die Vergleichszahlen der Vorjahresperioden waren nicht anzupassen. Von der Erstanwendung sind die bislang als Operating-Leasing klassifizierten Leasingverträge betroffen. Kurz laufende Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von nicht mehr als zwölf Monaten sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasingvertrag zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden bilanziert. Die unter IFRS 16.5 gewährten Wahlrechte finden keine Anwendung im Fraport-Konzern. Der Fraport-Konzern macht von dem Wahlrecht des IFRS 16.15 ebenfalls keinen Gebrauch. Der Fraport-Konzern hat die Erleichterungsvorschriften des IFRS 16.C3(b) angewendet und Vertragsverhältnisse, die nach IAS 17 „Leasingverhältnisse“ in Verbindung mit IFRIC 4 „Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält“, nicht als Leasingverhältnisse eingestuft waren, nicht nach der Definition eines Leasingverhältnisses in IFRS 16 im Rahmen der Erstanwendung überprüft. Unter Berücksichtigung des Wesentlichkeitsgrundsatzes (IAS 1 i.V.m. IFRS 16.BC86) werden im Fraport-Konzern ab 1. Januar 2019 lediglich bestehende Grundstücks- und Gebäudemietverträge nach IFRS 16 angesetzt. Im Wesentlichen betrifft dies die Mietverträge zwischen der

Fraport USA (beziehungsweise deren Tochtergesellschaften) und den Konzessionsgebern der Retailkonzessionen. Weitere bestehende Leasingverträge betreffen überwiegend Betriebs- und Geschäftsausstattung. Diese werden mangels qualitativer und quantitativer Bedeutung für den Fraport-Konzern und nach Abwägung von Kosten-Nutzen-Aspekten aufgrund allgemeiner Wesentlichkeitsüberlegungen nicht in den Ansatz von Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 einbezogen. Die Zahlungen werden analog der vorgeschriebenen Behandlung von Leasingvereinbarungen über kurzfristige und geringwertige Vermögenswerte linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst (IFRS 16.6). Von den sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Operating-Leasingverträgen (405,9 Mio €) zum 31. Dezember 2018 resultierten 392,3 Mio € aus Grundstücks- und Gebäudemietverträgen und 13,6 Mio € aus sonstigen Leasingverträgen.

Für Leasingverhältnisse, die zuvor gemäß IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft waren, wurden zum Zeitpunkt der Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverbindlichkeiten in Höhe der Barwerte der zum Erstanwendungszeitpunkt noch ausstehenden Leasingzahlungen angesetzt. Die Abzinsung erfolgte unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung. Der gewichtete, durchschnittliche Diskontierungszinssatz zum 1. Januar 2019 betrug rund 3,7 %. Dieser wurde aus länderspezifischen, risikolosen, währungs- und laufzeitkongruenten Fremdfinanzierungszinssätzen abgeleitet. Korrespondierend zu den angesetzten Leasingverbindlichkeiten erfolgte die Aktivierung von Nutzungsrechten in Höhe der angesetzten Leasingverbindlichkeiten zum Erstanwendungszeitpunkt. Der Ausweis der Nutzungsrechte erfolgt unter den Sachanlagen. Die Abschreibung der Nutzungsrechte erfolgt linear über die Laufzeit der Verträge. Die Leasingverbindlichkeiten werden nach der Effektivzinsmethode fortgeschrieben und unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Durch die Erstanwendung wurden Nutzungsrechte in Höhe von 337,2 Mio € und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 337,2 Mio € in der Konzernbilanz erfasst. Die Ermittlung erfolgte auf Basis der operativen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 und berücksichtigt bereits die im August 2018 geschlossene Vereinbarung zur Übernahme des Retail-Flächenmanagements am Flughafen Nashville, USA, zum 1. Februar 2019. Kumulierte Effekte aus der Umstellung zum Erstanwendungszeitpunkt haben sich nicht ergeben. Die Abschreibungen haben sich infolge der linearen Abschreibung der neu angesetzten Nutzungsrechte im Geschäftsjahr 2019 um 44,6 Mio € erhöht. Durch die erfassten Aufzinsungseffekte der unter IFRS 16 neu angesetzten Leasingverbindlichkeiten haben sich die Zinsaufwendungen um 12,0 Mio € erhöht. Das EBITDA hat sich im Geschäftsjahr 2019 infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 um 47,5 Mio € verbessert. Die vorstehend genannten Auswirkungen beinhalten nicht die bisher bereits nach IAS 17 bilanzierten Finanzierungsleasingverhältnisse.

Die Überleitung der außerbilanziellen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 auf die bilanzierten Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019 stellt sich folgendermaßen dar:

Überleitung Leasingverbindlichkeiten

in Mio €	1. Januar 2019
Operative Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 (außerbilanziell)	405,9
Anwendungserleichterungen (IAS 1)	13,6
Nominale Leasingverbindlichkeiten aus Operating-Leasingvereinbarungen	392,3
Abzinsung	55,1
Barwert der Leasingverbindlichkeiten durch Erstanwendung von IFRS 16	**337,2**
Barwert der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	5,7
Gesamtbetrag Leasingverbindlichkeiten	**342,9**

Am 7. Juni 2017 hat das IFRS IC im Anwendungsbereich des IAS 12 „Ertragsteuern“ die neue Interpretation IFRIC 23 „Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung“ veröffentlicht. IFRIC 23 enthält Regelungen zum Ansatz und zur Bewertung von Steuerrisikopositionen. Steuerrisikopositionen im Sinne vom IFRIC 23 umfassen sämtliche risikobehafteten Steuersachverhalte und Transaktionen, deren Akzeptanz durch die Steuerbehörde unsicher ist. IFRIC 23 ist erstmals für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2019 anzuwenden. IFRIC 23 wurde am 23. Oktober 2018 in das EU-Recht übernommen. Die Interpretation hat sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 12. Oktober 2017 hat das IASB Änderungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Bewertung bei vorzeitigen Rückzahlungsoptionen mit negativer Vorfälligkeitsentschädigung. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen wurden am 22. März 2018 in das EU-Recht übernommen. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 12. Oktober 2017 hat das IASB Änderungen an IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen langfristige Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach einen Teil der Nettoinvestition in ein nach der At-Equity-Methode bilanziertes Unternehmen darstellen. Demnach erfolgt die Bilanzierung und Bewertung derartiger Anteile gemäß IFRS 9. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen an IAS 28 wurden im Februar 2019 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 12. Dezember 2017 die „Verbesserungen an den IFRS 2015 – 2017“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen IFRS 3/ IFRS 11, IAS 12 und IAS 23. Die Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ bestimmen, dass bei Erlangung von Beherrschung über einen bisher als „Joint Operation“ geführten Geschäftsbetrieb die Grundsätze für sukzessive Unternehmenszusammenschlüsse (IFRS 3.42A) anzuwenden sind. Bei Erlangung gemeinschaftlicher Beherrschung (Joint Control) über einen Geschäftsbetrieb, der bisher im Rahmen einer gemeinschaftlichen Tätigkeit (Joint Operation) geführt war, hat hingegen keine Neubewertung zu erfolgen.
Die Änderung an IAS 12 „Ertragsteuern“ regelt, dass die ertragsteuerlichen Auswirkungen der Vereinnahmung von Dividenden im Betriebsergebnis auszuweisen sind. Das gilt unabhängig davon, wie die Steuerlast entstanden ist.
Die Änderungen an IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ enthalten Klarstellungen bei der Bestimmung des Finanzierungskostensatzes im Zusammenhang mit der Beschaffung von qualifizierten Vermögenswerten.
Der Erstanwendungszeitpunkt der Änderungen ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig.
Die Änderungen wurden am 14. März 2019 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 7. Februar 2018 hat das IASB Änderungen an IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ veröffentlicht. Zukünftig sind bei einer Änderung, Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Versorgungsplans der laufende Dienstzeitaufwand und die Nettozinsen für das restliche Geschäftsjahr unter Verwendung der aktuellen versicherungsmathematischen Annahmen neu zu ermitteln, die zur erforderlichen Neubewertung der Nettoschuld (Vermögenswert) verwendet wurden. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen an IAS 19 wurden am 13. März 2019 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Nicht vorzeitig angewendete Standards

Für die folgenden neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, arbeitet der Fraport-Konzern derzeit an der Umsetzung der Anforderungen zur erstmaligen Anwendung. Eine vorzeitige Anwendung ist nicht geplant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechnet Fraport mit den nachfolgend beschriebenen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

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

Am 31. Oktober 2018 hat das IASB Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler“ hinsichtlich der Definition von „wesentlich“ veröffentlicht. Zweck der Änderungen war, die Definition „wesentlich“ zu schärfen und zu vereinheitlichen. Die Änderungen sind ab 1. Januar 2020 anzuwenden, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen aus der Anwendung der neuen Definition von „wesentlich“ auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit analysiert. Die Änderungen wurden am 29. November 2019 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen.

Auch am 29. November 2019 hat die EU-Kommission die im März 2018 veröffentlichte Verlautbarung „Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept in IFRS-Standards“ in das europäische Recht übernommen. Die Änderungen sind ab 1. Januar 2020 anzuwenden, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig.

Das IASB hat am 26. September 2019 Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 „Interest Rate Benchmark Reform“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen bestimmte Erleichterungen bei der Bilanzierung von Sicherheitsbeziehungen, die von der Reform des Referenzzinssatzes betroffen sind. Unternehmen wenden diese Hedge-Accounting Vorschriften unter der Annahme an, dass sich der Referenzzinssatz, auf dem die abgesicherten Cash-Flows und die Cash-Flows aus dem Sicherungsinstrument basieren, durch die Reform des Referenzzinssatzes nicht verändern wird. Die Änderungen sind ab 1. Januar 2020 anzuwenden, eine

frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen der Verlautbarungen des IASB zur Reform der Referenzzinssätze wurden am 16. Januar 2020 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

Am 22. Oktober 2018 hat das IASB Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse" – Definition eines Geschäftsbetriebs veröffentlicht. Für das Vorliegen eines Geschäftsbetriebs ist zukünftig neben ökonomischen Ressourcen mindestens auch ein substanzieller Prozess erforderlich, der zusammen mit den Ressourcen die Möglichkeit schafft, Output zu generieren. Die Abgrenzung zwischen Geschäftsbetrieb und Gruppe von Vermögenswerten soll anhand der neuen Definition, von Beispielen und im sogenannten „Concentration Test" vereinfacht werden. Die Änderungen an IFRS 3 gelten für Unternehmenszusammenschlüsse, die in Berichtperioden ab dem 1. Januar 2020 stattfinden, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2019	2018
Aviation		
Flughafenentgelte	816,1	810,2
Sicherheitsdienstleistungen	161,0	148,5
Übrige Umsatzerlöse	49,9	47,7
	1.027,0	**1.006,4**
Retail & Real Estate		
Real Estate	169,3	186,5
Retail	220,9	206,8
Parkierung	99,4	94,8
Übrige Umsatzerlöse	18,2	19,1
	507,8	**507,2**
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	359,3	346,9
Infrastrukturentgelte	321,9	314,4
Übrige Umsatzerlöse	25,9	12,5
	707,1	**673,8**
International Activities & Services		
Aviation	566,6	527,8
Non-Aviation	451,0	403,6
Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12	446,3	359,5
	1.463,9	**1.290,9**
Gesamt	**3.705,8**	**3.478,3**

Zur Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern" sowie die Segment-Berichterstattung verwiesen (siehe Tz. 41).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend umsatzabhängige Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 173,0 Mio € (im Vorjahr: 168,0 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retailbereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2019 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 44,6 Mio € (im Vorjahr: 42,0 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich wie im Vorjahr 44 Jahre.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 495,4 Mio € (im Vorjahr: 477,9 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 381,0 Mio € (im Vorjahr: 361,6 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,6 Mio € (im Vorjahr: 6,5 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafenentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (566,6 Mio €; im Vorjahr: 527,8 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 272,9 Mio € (im Vorjahr: 231,8 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 97,6 Mio € (im Vorjahr: 87,5 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten in Höhe von 446,3 Mio € (im Vorjahr: 359,5 Mio €) betreffen Fortaleza und Porto Alegre (190,4 Mio €; im Vorjahr: 167,5 Mio €), Griechenland (166,9 Mio €; im Vorjahr: 149,8 Mio €) und Lima (89,0 Mio €; im Vorjahr: 42,2 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 3.705,8 Mio € (im Vorjahr: 3.478,3 Mio €) resultieren mit 2.599,6 Mio € (im Vorjahr: 2.497,5 Mio €) aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 sowie Erlöse aus Mieten und sonstigen Leasingverhältnissen.

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

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	2019
Mindestleasingzahlungen	163,4	116,6	107,8	84,0	70,6	1.435,6	1.978,0

in Mio €	Restlaufzeit						Gesamt
	Fällig im 1. Folgejahr	Fällig im 2. Folgejahr	Fällig im 3. Folgejahr	Fällig im 4. Folgejahr	Fällig im 5. Folgejahr	Fällig ab dem 6. Folgejahr	2018
Mindestleasingzahlungen	148,7	96,5	85,1	75,3	54,4	1.025,5	1.485,5

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retailflächen.

6 Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

Bestandsveränderung

in Mio €	2019	2018
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,4	0,3

Die Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen betrifft im Wesentlichen Grundstücke und Gebäude zum Verkauf.

7 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2019	2018
Andere aktivierte Eigenleistungen	37,9	35,9

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

8 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2019	2018
Erträge aus Entkonsolidierungen	12,8	0,0
Auflösungen von Rückstellungen	4,7	37,5
Erträge aus Schadensersatzleistungen	4,7	2,3
Gewinne aus Anlagenabgängen	1,3	5,3
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,1	1,2
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,3	0,1
Gewinn aus der Veräußerung von Anteilen an assoziierten Unternehmen	0,0	25,0
Sonstige	16,0	16,8
Gesamt	**40,9**	**88,2**

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere personalbezogene Rückstellungen.

Die Erträge aus Entkonsolidierungen resultieren aus dem Verkauf der Anteile an der Energy Air GmbH (siehe Tz. 2).

9 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2019	2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	–527,9	–440,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	–669,5	–648,6
Gesamt	**–1.197,4**	**–1.089,1**

Unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien sind unter anderem die Buchwerte der im Geschäftsjahr verkauften Vorratsimmobilien erfasst. Die in diesem Zusammenhang bereits realisierten Verkaufserlöse sind in den Umsatzerlösen im Segment Retail & Real Estate ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 48) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 202,9 Mio € (im Vorjahr: 183,6 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 446,3 Mio € (im Vorjahr: 359,5 Mio €), die unter den Aufwendungen für Roh- , Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien ausgewiesen werden.

10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2019	2018
Entgelte für Personal	–993,4	–963,9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	–182,4	–172,1
Aufwendungen für Altersversorgung	–47,0	–46,3
Gesamt	**–1.222,8**	**–1.182,3**

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2019	2018
Stammbeschäftigte	21.998	21.042
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	516	919
Gesamt	**22.514**	**21.961**

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

11 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2019	2018
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	–82,0	–78,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	–21,9	–16,3
Sachanlagen		
Planmäßig	–370,3	–302,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	–1,1	–1,1
Gesamt	**–475,3**	**–398,5**

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die im Vergleich zum Vorjahr zu Mehrabschreibungen in Höhe von 16,9 Mio € (im Vorjahr: 27,9 Mio €) und zu Minderabschreibungen in Höhe von 3,7 Mio € (im Vorjahr: 6,0 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Im Berichtsjahr erforderliche Wertminderungen nach IAS 36 betreffen den At-Equity-Buchwert der Xi'an Xianyang International Airport Co. Ltd. Der Wertminderungsaufwand wurde im Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen erfasst (siehe Tz. 14).

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2019	2018
Versicherungen	–31,9	–29,7
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	–20,7	–21,8
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	–20,6	–20,7
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–13,4	–4,9
Mieten und Leasingaufwendungen	–9,9	–13,2
Sonstige Steuern	–9,5	–8,8
Verluste aus Anlagenabgängen	–0,8	–3,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	0,0	–22,1
Übrige	–77,7	–77,5
Gesamt	**–184,5**	**–202,3**

Die Miet- und Leasingaufwendungen resultieren aus bestehenden Miet- und Leasingverträgen über Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen. Für diese Verträge wurden aus Wesentlichkeitsgründen keine Nutzungsrechte nach IFRS 16 angesetzt. Die Verträge werden wie Operate Leases im Aufwand erfasst. Die aus den Verträgen resultierenden zukünftigen Mindestleasingzahlungen sind in Tz. 44 dargestellt. Für weitere Erläuterungen wird auf Tz. 4 verwiesen.

Ab dem Geschäftsjahr 2019 werden sämtliche Aufwendungen aus Investitionen im Materialaufwand ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem: Reisekosten, Büromaterial, Lehrgangs- und Seminargebühren, Bewirtungsaufwendungen, Verwaltungsgebühren, Porti und Aufwendungen aus Schadensersatzleistungen.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,0 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €) enthalten. 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. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2019		2018	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,2	1,4	0,2
Andere Bestätigungsleistungen	0,1	0,0	0,1	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,3	0,0	0,1	0,0
Gesamt	**1,8**	**0,2**	**1,6**	**0,2**

13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2019	2018
Zinserträge	32,0	33,3
Zinsaufwendungen	–197,0	–201,7

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen enthalten Zinsen aus langfristigen Darlehen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen und Zinserträge aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten, Rückstellungen und langfristiger Vermögenswerte. Die Nettozinsen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenso wie die Zinserträge aus den Wertpapieren im Zinsergebnis erfasst.

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

in Mio €	2019	2018
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	29,7	30,7
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	–179,7	–192,6

14 Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen

Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen

in Mio €	2019	2018
Gemeinschaftsunternehmen	56,5	28,4
Assoziierte Unternehmen	–10,4	70,4
Gesamt	**46,1**	**98,8**

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von Antalya in Höhe von 70,8 Mio € (im Vorjahr: 38,7 Mio €), den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von 14,3 Mio € (im Vorjahr: 13,6 Mio €) sowie das negative At-Equity-Ergebnis einschließlich Wertminderungen auf Darlehensforderungen der FCS GmbH in Höhe von 7,7 Mio € (im Vorjahr: 9,5 Mio €). Da die FCS GmbH das Geschäftsjahr 2019 mit einen Jahresfehlbetrag nach IFRS in Höhe von 5,2 Mio € abgeschlossen hat, wurde bei der At-Equity Fortschreibung des Buchwertes ein weiterer anteiliger Verlust von 0,9 Mio € nicht mehr erfasst. Der Beteiligungsbuchwert der FCS GmbH zum 31. Dezember 2019 liegt dementsprechend bei 0,0 Mio €.

Im Zusammenhang mit Verhandlungen zwischen den Gesellschaftern über die Struktur der künftigen Zusammenarbeit und der künftigen Ausrichtung der Gesellschaft erfolgte eine Anpassung der erwarteten Cash Flows der CGU Xi'an im Planungszeitraum bis 2024. Aufgrund dessen ergab sich, bei Verwendung eines Diskontierungszinssatzes von 8,78 % nach Steuern (11,70 % vor Steuern; im Vorjahr: 8,27 % nach Steuern, 10,81 % vor Steuern), eine Wertminderung für den in der Konzern-Bilanz erfassten At-Equity-Buchwert der Xi'an. Die Anteile an der Xi'an sind dem Segment International Activities & Services zugeordnet. Der erzielbare Betrag basiert auf dem Nutzungswert der CGU. Der Wertminderung wurde durch Erfassung einer aufwandswirksamen Wertberichtigung des At-Equity-Buchwerts im At-Equity-Ergebnis in Höhe von 20,0 Mio € Rechnung getragen.

15 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2019	2018
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	3,1	3,6
Fremdwährungskursgewinne realisiert	4,7	1,4
Bewertung von Derivaten	6,3	5,1
Sonstiges	0,4	5,7
Gesamt	**14,5**	**15,8**
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	–1,2	–1,5
Fremdwährungskursverluste realisiert	–4,7	–2,4
Bewertung von Derivaten	–2,0	–1,8
Sonstiges	–2,7	–0,6
Gesamt	**–10,6**	**–6,3**
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	**3,9**	**9,5**

In den sonstigen Aufwendungen im Finanzergebnis ist im Wesentlichen die Fair-Value-Bewertung der Kaufoption des Minderheitsgesellschafters zum Bezug weiterer Anteile an den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece von 1,3 Mio € (im Vorjahr: Ertrag von 4,6 Mio €) enthalten.

16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2019	2018
Laufende Ertragsteuern	–172,7	–159,7
Latente Ertragsteuern	37,0	–5,0
Gesamt	**–135,7**	**–164,7**

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (167,1 Mio €, im Vorjahr: 161,7 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (5,6 Mio €, im Vorjahr: –2,0 Mio €).

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

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. Bei inländischen Gesellschaften wird, unverändert gegenüber dem Vorjahr, ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 31 % verwendet, der die Gewerbesteuer einschließt.

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

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge sowie der Zinsvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge/Zinsvorträge geltend gemacht werden können. Zum 31. Dezember 2019 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 29,0 Mio € (davon 16,8 Mio € gewerbesteuerlich und 12,2 Mio € körperschaftsteuerlich; im Vorjahr: 16,4 Mio €, davon 10,8 Mio € gewerbesteuerlich und 5,6 Mio € körperschaftsteuerlich) sowie aufgrund der Inanspruchnahme über keine steuerlich nutzbaren Verlustvorträge (im Vorjahr: 2,5 Mio €). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Zum 31. Dezember 2019 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über steuerlich nutzbare Zinsvorträge in Höhe von 62,2 Mio € (im Vorjahr: 41,9 Mio €), die ausschließlich aus der Fraport Greece A und der Fraport Greece B resultieren.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 293,8 Mio € (im Vorjahr: 276,7 Mio €) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese potenziellen Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,55 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften.

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

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

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

Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2019		2018	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3,1	–128,4	1,5	–135,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	–18,6	0,0	–20,3
Sachanlagen	0,0	–308,1	0,5	–241,6
Finanzanlagen	0,0	0,0	0,1	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3,5	–0,6	0,7	–1,6
Pensionsrückstellungen	8,2	0,0	6,3	0,0
Sonstige Rückstellungen	24,5	–0,5	23,8	–1,8
Verbindlichkeiten	270,0	–0,1	185,6	0,0
Finanzderivate	1,6	–0,7	2,5	0,0
Verlust- und Zinsvorträge	14,9	0,0	11,3	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	**325,8**	**–457,0**	**232,3**	**–401,0**
Saldierung	–247,2	247,2	–175,6	175,6
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	–2,9	0,0	–2,9
Konzern-Bilanz	**78,6**	**–212,7**	**56,7**	**–228,3**

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

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 1,5 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 2,2 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 0,9 Mio €).

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2019	2018
Ergebnis vor Ertragsteuern	590,0	670,4
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand [1]	–182,9	–207,7
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	15,5	13,4
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	18,3	32,0
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	–3,4	–5,2
Nichtanrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	–3,3	–1,8
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	13,3	–4,0
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	15,7	10,9
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	–0,7	0,0
Gewerbesteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	–3,1	–3,9
Periodenfremde Steuern	–5,6	2,0
Sonstiges	0,5	–0,4
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	**–135,7**	**–164,7**

[1] Erwartete Steuerquote rund 31 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,5 % (zum Vorjahr unverändert).

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2019 23,0 % (im Vorjahr: 24,6 %).

17 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2019		2018	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	420,7	420,7	473,9	473,9
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.741.339	92.391.339	92.741.339
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	4,55	4,54	5,13	5,11

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien (wie im Vorjahr gleichbleibende Aktienanzahl), die einem Anteil von 10 € am Grundkapital entsprechen. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.391.339 Aktien ergibt sich für das Geschäftsjahr 2019 ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 4,55 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.741.339 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 4,54 €.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2019	Buchwert 31.12.2018
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
Gesamt	**19,3**	**19,3**

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2019 eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Buchwert Goodwill	Diskontierungs-zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail-planungszeitraum	Durchschnittliche EBITDA-Marge im Detail-planungszeitraum	Detailplanungs-zeitraum
Fraport Slovenija	–	7,1 %	–	4,5 %	–	2020 bis 2053

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

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

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

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

19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.284,1	2.844,3

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 48) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 2.071,8 Mio € (im Vorjahr: 2.241,5 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 1.168,9 Mio € (im Vorjahr: 602,8 Mio €) und geleistete Anzahlungen von 43,4 Mio € beinhalten. Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.994,5 Mio € (im Vorjahr: 1.856,2 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 677,8 Mio € (Vorjahr: 458,7 Mio €), Lima mit 445,1 Mio € (im Vorjahr: 357,5 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 166,6 Mio € (im Vorjahr: 171,9 Mio €).

Aus der konkreten Projektfinanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Griechenland wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 10,3 Mio € aktiviert (im Vorjahr: 8,3 Mio €). Die Fremdkapitalkosten enthalten 5,4 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €) gezahlte Zinsen sowie 4,9 Mio € (im Vorjahr 7,6 Mio €) Fremdkapitalnebenkosten, wie zum Beispiel Bereitstellungszinsen. Darlehen in Höhe von rund 104,0 Mio € werden mit einem fixen Zinssatz in Höhe von 4,7 % verzinst. Darlehen in Höhe von rund 42,0 Mio € werden mit einem variablen Zinssatz in Höhe von 3,4 % verzinst.

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Brasilien aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 17,8 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €) an, wovon 12,7 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) aktiviert wurden. Noch nicht für Investitionen in den Flughafenausbau benötigte Darlehensauszahlungen wurden wieder angelegt. Der erzielte Zinsertrag für diese Geldanlagen betrug 4,0 Mio € (im Vorjahr: 1,3 Mio €).

20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	64,9	69,2
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	66,2	65,3
Gesamt	**131,1**	**134,5**

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (55,7 Mio €, im Vorjahr: 57,3 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 34 Jahren (im Vorjahr: 35 Jahre) sowie die bei der Fraport USA Inc. (9,2 Mio €, im Vorjahr: 11,9 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retailbereich mit Restlaufzeiten bis zu 10 Jahren (im Vorjahr: 11 Jahre).

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 15,1 Mio € (im Vorjahr: 15,3 Mio €). Weitere 1,5 Mio € (im Vorjahr 1,6 Mio €) befanden sich zum Stichtag in der Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen zwei und 16 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 2,1 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €).

21 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.234,0	3.293,0
Technische Anlagen und Maschinen	1.526,1	1.546,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	195,3	180,0
Anlagen im Bau	1.574,7	1.062,7
Nutzungsrechte Leasing	307,8	0,0
Gesamt	**6.837,9**	**6.081,7**

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2019 belaufen sich auf 1.134,0 Mio €. Davon entfallen 463,6 Mio € (im Vorjahr: 196,3 Mio €) auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitativen Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 22,2 Mio € (im Vorjahr: 18,0 Mio €) für generelle Projektfinanzierungen aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz betrug durchschnittlich rund 2,7 % (im Vorjahr: rund 3,1 %). Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Terminal 3 stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten in Höhe von 0,4 Mio € (im Vorjahr: keine) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 0,5%.

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) belastet.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns enthält Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken der Fraport AG in Höhe von 3.133,1 Mio € (im Vorjahr: 3.190,3 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2019 befinden sich Grundstücke mit einer Fläche von 26,1 Mio Quadratmeter im Eigentum der Fraport AG. Die Verkehrswerte der Grundstücke, die im Sachanlagevermögen klassifiziert sind, betragen je nach Lage und Nutzungsart zwischen 1 € und 650 € je Quadratmeter (veröffentlichte Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte des Landes Hessen).

Leasing - Nutzungsrechte an Grundstücken und Gebäuden

Die Sachanlagen enthalten zum Stichtag Nutzungsrechte an Grundstücken und Gebäuden in Höhe von 307,8 Mio €.

Nutzungsrechte Leasing

in Mio €	2019
Anschaffungskosten aus Erstanwendung IFRS 16 zum 1.1.2019	262,8
Übernommene Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverhältnissen IAS 17 zum 1.1.2019	26,7
Zugänge Nutzungsrechte im Geschäftsjahr	87,1
Anschaffungskosten Nutzungsrechte zum 31.12.2019	**376,6**
Übernommene kumulierte Abschreibungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen IAS 17 zum 1.1.2019	22,1
Abschreibungen im Geschäftsjahr	46,8
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	–0,1
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.2019	**68,8**
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2019	**307,8**

Die zum Stichtag bilanzierten Nutzungsrechte entfallen mit 254,1 Mio € überwiegend auf die Gesellschaften der Fraport USA (Segment International Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. In die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten der Gesellschaften der Fraport USA wurden lediglich die fest vereinbarten dem Leasinggeber garantierten Mindestleasingzahlungen einbezogen. Darüber hinaus zu zahlende umsatzabhängige (variable) Mietzahlungen werden in der jeweiligen Periode aufwandswirksam erfasst und sind im Falle der Gesellschaften der Fraport USA im Materialaufwand ausgewiesen. Die derzeit bei der Fraport USA bestehenden Miet- und Konzessionsverträge haben in der Regel eine Laufzeit von zehn Jahren sowie zum Teil Verlängerungsoptionen um je fünf Jahre, die jedoch nicht einseitig ausübbar und demnach nicht hinreichend sicher zu beurteilen sind. Es werden nur fest vereinbarte Laufzeiten ohne Optionszeiträume als Laufzeit berücksichtigt.

Die Zugänge des Geschäftsjahres entfallen im Wesentlichen auf den Abschluss eines Retail-Flächenmanagementvertrags am Flughafen Nashville, USA. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren und beinhaltet eine einmalige Verlängerungsoption um weitere fünf Jahre, die keinen Einbezug in die Berechnung der Verbindlichkeit fand, da die Ausübung der Option nicht hinreichend sicher ist. Der Nashville-Vertrag ist zum Stichtag der am längsten laufende Vertrag bei der Fraport USA und endet am 31. Januar 2029.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Erträge aus der Untervermietung von Nutzungsrechten in Höhe von 76,4 Mio € vereinnahmt. Diese entfallen mit 73,2 Mio € im Wesentlichen auf die Gesellschaften der Fraport USA. Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten wurden in Höhe von 12,3 Mio € erfasst. Insgesamt ergaben sich im Geschäftsjahr 2019 Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 67,9 Mio € für die bestehenden Leasingverhältnisse. Hiervon entfallen 17,4 Mio € auf variable Leasingzahlungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten eingeflossen sind. Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus variablen Leasingzahlungen fallen an, wenn die Leasingzahlungen des Geschäftsjahres die vertraglich festgelegten Mindestleasingzahlungen (Sockelmieten), die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten eingeflossen sind, überschreiten. Der überschreitende Teil wird als variable Leasingzahlung behandelt. Die Höhe der insgesamt zu zahlenden Leasingzahlungen hängt von den vereinnahmten Umsatzerlösen aus der Untervermietung der Konzessionsflächen ab.

Zum 31. Dezember 2019 bestehen zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die der Konzern als Leasingnehmer eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, in Höhe von 0,2 Mio €.

Bezüglich der Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten wird auf Tz. 46 verwiesen.

22 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2019	Buchwert 31.12.2018	Fair Value 31.12.2019	Fair Value 31.12.2018
Unbebaute Grundstücke – Level 2	28,5	28,5	71,1	69,9
Unbebaute Grundstücke – Level 3	0,5	0,5	0,5	0,5
Bebaute Grundstücke – Level 3	64,3	59,8	106,1	99,6
Summe	**93,3**	**88,8**	**177,7**	**170,0**

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen, die zum Teil im Vogelschutzgebiet liegen, noch zu erschließende Flächen der Gemarkung Kelsterbach sowie um unbebaute Grundstücke im Süden des Flughafengeländes. Der beizulegende Wert der Grundstücke wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung vom 3. Dezember 2019 (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt.

Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeterpreise aktuell vorgenommener Grundstückstransaktionen desselben Baugebiets sind jedoch nicht am Markt beobachtbar.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, gewerblich vermietete Immobilien mit niedriger Überflughöhe in Kelsterbach sowie gewerblich vermietete Immobilien, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden. Daneben enthält diese Klasse mit Fremderbbaurechten versehene gewerblich genutzte Grundstücke.

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

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien enthalten zum Stichtag Anlagen im Bau in Höhe von 7,7 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €).

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

Im Geschäftsjahr 2019 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 4,8 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 34,7 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

23 Anteile an at-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft die Flughäfen in Antalya, Pulkovo und Xi'an.

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport TAV Antalya Terminal, Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya, Türkei, (Konzessionsnehmer, siehe auch Tz. 2) ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der TAV Havalimanlari Holding A.Ş., das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafenbehörde (DHMI – Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und damit das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024.

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

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

Bilanzdaten Antalya

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Langfristige Vermögenswerte	**555,2**	**652,4**
Langfristige Schulden	**471,0**	**576,0**
davon finanzielle Verbindlichkeiten	102,6	130,9
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	368,4	445,1
Kurzfristige Vermögenswerte	**170,8**	**205,6**
davon Zahlungsmittel	116,3	187,0
davon sonstige Vermögenswerte	54,5	18,6
Kurzfristige Schulden	**151,1**	**156,9**
davon finanzielle Verbindlichkeiten	34,7	40,4
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	116,4	116,5
Nettovermögen	**103,9**	**125,1**
Anteiliges Nettovermögen	51,9	62,6
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9
Beteiligungsbuchwert	**68,8**	**79,5**

Ergebnisdaten Antalya

in Mio €	2019	2018
Umsatzerlöse	400,8	323,1
EBITDA	336,9	277,3
Planmäßige Abschreibungen	–110,7	–109,2
Zinserträge	2,2	3,9
Zinsaufwendungen	–40,7	–48,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	–3,7	–11,9
Ertragsteuern	–42,3	–34,3
Ergebnis nach Steuern	**141,7**	**77,5**
Sonstiges Ergebnis	0,2	0,0
Gesamtergebnis	**141,9**	**77,5**

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

Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	**79,5**	**61,9**	**40,6**	**51,1**	**120,1**	**113,0**
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	70,8	38,7	4,7	8,8	75,5	47,5
Anteilige sonstige Ergebnisse	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Gesamtergebnis	**70,9**	**38,7**	**4,7**	**8,8**	**75,6**	**47,5**
Dividenden	–81,6	–21,1	–3,2	–17,0	–84,8	–38,1
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	–2,3	0,0	–2,3
Zugänge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	**68,8**	**79,5**	**42,1**	**40,6**	**110,9**	**120,1**
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
In der Berichtsperiode			–0,9	0,0		
Kumuliert			–0,9	0,0		

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 116,3 Mio € (im Vorjahr: 100,5 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

Weitere wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Thalita Trading Ltd. und ihre 100 %-ige Tochtergesellschaft Northern Capital Gateway LLC (NCG) wurden als Unternehmen von der Fraport AG, der russischen Bank VTB sowie der griechischen Copelouzos Group gegründet. NCG entwickelt und betreibt

den Flughafen Pulkovo (St. Petersburg, Russland) im Rahmen eines 30-jährigen Konzessionsvertrags mit der Stadt St. Petersburg. Das Unternehmen ist für die gesamte Flughafeninfrastruktur zuständig. Die Fraport AG hält 25,0 % der Anteile an der Thalita Trading Ltd.

Die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) wurde von der Fraport AG und drei weiteren chinesischen Unternehmen gegründet. Die Gesellschaft betreibt den internationalen Flughafen in Xi'an, China. In den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens fallen der Betrieb der Terminals inklusive der Commercial-Bereiche sowie bestimmte Teile der landseitigen Infrastruktur. Die Fraport hält über ihr Tochterunternehmen Fraport Asia Ltd. 24,5 % der Anteile an der Xi'an.

Die Gesellschaften NCG und Xi'an sind nicht börsennotiert. Aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar.

Die nachfolgend genannten Informationen stellen die IFRS-Abschlüsse der wesentlichen assoziierten Unternehmen dar. Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede wurden an die Vorgaben des Konzerns angepasst.

Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Anteil am Eigenkapital	**25,00%**	**25,00%**	**24,50%**	**24,50%**
Langfristige Vermögenswerte	**662,3**	**584,1**	**581,1**	**719,9**
Langfristige Schulden	**1.007,4**	**1.077,2**	**28,4**	**176,2**
davon finanzielle Verbindlichkeiten	952,6	441,2	0,0	150,4
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	54,8	636,0	28,4	25,8
Kurzfristige Vermögenswerte	**160,5**	**220,6**	**168,6**	**88,5**
davon Zahlungsmittel	131,8	190,1	37,9	35,4
davon sonstige Vermögenswerte	28,7	30,5	130,7	53,1
Kurzfristige Schulden	**133,6**	**121,0**	**115,1**	**71,3**
davon finanzielle Verbindlichkeiten	66,5	64,6	0,0	0,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	67,1	56,4	115,1	71,3
Nettovermögen	**–318,2**	**–393,5**	**606,2**	**560,9**
Anteiliges Nettovermögen	–79,6	–98,4	148,5	137,4
Anpassungen/kumulierte Wertminderungen	0,0	0,0	–20,0	0,0
Beteiligungsbuchwert	**0,0**	**0,0**	**128,5**	**137,4**

Ergebnisdaten

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	2019	2018	2019	2018
Umsatzerlöse	292,0	274,0	267,8	255,9
EBITDA	166,1	171,3	95,4	91,5
Planmäßige Abschreibungen	–36,3	–35,7	–48,8	–48,0
Zinserträge	0,0	0,0	3,6	1,8
Zinsaufwendungen	–83,6	–102,8	–3,3	–0,4
Sonstiges Finanzergebnis	13,4	–41,0	3,2	0,0
Ertragsteuern	–22,8	–15,0	–8,8	–8,6
Ergebnis nach Steuern	**36,8**	**–23,2**	**41,3**	**40,6**
Sonstiges Ergebnis	–4,7	–5,8	0,0	0,0
Gesamtergebnis	**32,1**	**–29,0**	**41,3**	**40,6**

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

Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Übrige assoziierte Unternehmen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	**0,0**	**0,0**	**137,4**	**128,8**	**2,5**	**2,2**
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	**0,0**	0,0	**9,2**	10,0	**0,4**	0,3
Anteiliges sonstiges Ergebnis	**0,0**	0,0	**0,0**	0,0	**0,0**	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	**0,0**	0,0	**1,9**	–1,4	**0,0**	0,0
Gesamtergebnis	**0,0**	**0,0**	**11,1**	**8,6**	**0,4**	**0,3**
Dividenden	**0,0**	0,0	**0,0**	0,0	**–0,1**	0,0
Wertminderungen	**0,0**	0,0	**–20,0**	0,0	**0,0**	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	**0,0**	**0,0**	**128,5**	**137,4**	**2,8**	**2,5**
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
In der Berichtsperiode	**9,2**	–5,8				
Kumuliert	**–79,8**	–89,0				

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

24 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Finanzanlagen		
Wertpapiere	283,5	235,2
Sonstige Beteiligungen	131,9	94,6
Ausleihungen		
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	2,7	7,7
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8	84,8
Sonstige Ausleihungen	0,1	3,6
Insolvenzgesicherte Fondanteile	0,0	0,2
Gesamt	**503,0**	**426,1**

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 131,7 Mio € (im Vorjahr: 59,8 Mio €) getätigt. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte aufgrund von in 2020 fälligen Wertpapieren in Höhe von 50,0 Mio € (im Vorjahr: 73,1 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von 0,7 Mio € (im Vorjahr: –3,3 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2019 erfolgte eine Veränderung der Fondsanteile von 3,0 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 61,4 Mio € (im Vorjahr: 58,4 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 64,4 Mio € (im Vorjahr: 58,8 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 39). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Unterdeckung von 0,5 Mio € (im Vorjahr Überdeckung: 0,2 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien, für die sich im Berichtsjahr ein ermittelter beizulegender Zeitwert ergab.

Die Ausleihungen an assoziierte Unternehmen betreffen ein in Vorjahren gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen. Die Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode werden als langfristige Forderung gegen assoziierte Unternehmen ausgewiesen (siehe Tz. 25).

25 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2018
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	11,8	0,0	11,8	14,0	0,0	14,0
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	24,4	37,8	62,2	31,7	37,8	69,5
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Wertpapiere	80,3	0,0	80,3	113,3	0,0	113,3
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	8,4	85,7	94,1	9,8	95,2	105,0
Schuldscheindarlehen	3,5	0,0	3,5	10,0	3,5	13,5
Rechnungsabgrenzungen	10,8	27,8	38,6	11,1	28,9	40,0
Geleistete Anzahlungen	0,0	0,0	0,0	56,4	6,8	63,2
Sonstige Vermögenswerte	63,9	42,4	106,3	58,0	22,8	80,8
Gesamt	**203,3**	**193,7**	**397,0**	**304,3**	**195,0**	**499,3**
davon finanzielle Vermögenswerte	147,7	38,2	185,9	152,3	87,5	239,8

Die Veränderung der kurzfristigen Wertpapiere per 31. Dezember 2019 gegenüber dem Vorjahr resultiert aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen aus der Bilanzposition „Andere Finanzanlagen“ in Höhe von 50,0 Mio € (im Vorjahr: 73,1 Mio €), Zugängen im Berichtsjahr in Höhe von rund 30,0 Mio € (im Vorjahr: 40,0 Mio €) sowie Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewordenen Wertpapiere in Höhe von rund 113,0 Mio € (im Vorjahr: 97,3 Mio €).

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

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

Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2019	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2019
Erstattung „Passiver Schallschutz/ Wirbelschleppen“	105,0	13,1	0,0	0,0	2,2	94,1

Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 39 verwiesen. Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Ltd. (siehe Tz. 24).

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

Die geleisteten Anzahlungen im Zusammenhang mit Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2019 in das Anlagevermögen umgegliedert.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2019	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2018
Ertragsteuerforderungen	25,2	0,0	25,2	13,1	0,0	13,1

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2019 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr beziehungsweise aus Vorjahren.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Latente Steueransprüche	78,6	56,7

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	4,4	10,1
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18,5	17,9
Unfertige Leistungen/Sonstige	0,7	0,9
Gesamt	**23,6**	**28,9**

Die Grundstücke und Gebäude zum Verkauf entfallen vollständig auf das in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene zum Verkauf vorgesehene Mönchhof-Gelände. Der aktuelle Bodenrichtwert beträgt 220 € pro qm.

Für die verbleibende Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €) aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 6,0 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €) ergaben sich durch den Verkauf von zwei Grundstücken. Zu aktivierende Fremdkapitalkosten fielen wie im Vorjahr nur noch in geringfügiger Höhe an. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag bei rund 0,2 % (im Vorjahr: rund 0,3 %).

Die Nettoveräußerungswerte für die zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden mittels der Discounted-Cash-Flow-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 3,6 % nach Steuern (im Vorjahr: 3,4 %) berechnet. Bei der Berechnung des Diskontierungssatzes wurden zusätzlich zur allgemeinen Branchenrisikoprämie weitere Abschläge, insbesondere für noch nicht bekannte Umwelt- und Verkaufsrisiken, angesetzt. Bei der Ermittlung der Nettoveräußerungswerte werden die Verkaufspreise der bereits erfolgten Verkäufe sowie die noch geplanten Aufwendungen für weitere Erschließungs- und Verkaufsmaßnahmen berücksichtigt. Die Nettoveräußerungswerte lagen wie im Vorjahr über den Buchwerten.

Die bis zum Verkauf noch anfallenden Kosten betreffen im Wesentlichen Aufwendungen zur weiteren Erschließung der Verkaufsgrundstücke auf dem Mönchhof-Gelände.

Für 2020 ist der Verkauf der übrigen Immobilien mit einem Buchwert von rund 4,4 Mio € (im Vorjahr: rund 5,7 Mio €) vorgesehen.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen.

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

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Gegen fremde Unternehmen	203,1	177,9

Zum Abschlussstichtag 2019 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 203,1 Mio € (im Vorjahr: 177,9 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Nicht überfällig	Überfällig		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2019	**203,1**	**140,3**	**40,4**	**1,3**	**21,1**
31.12.2018	177,9	117,1	59,2	0,2	1,4

Darin enthalten sind strittige Forderungen aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen im Auftrag des Bundes. Diese werden zwischenzeitlich im Rahmen eines Klageverfahrens geltend gemacht. 33 % (im Vorjahr: 31 %) der offenen Forderungen bestehen mit zwei Kunden.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 33,9 Mio € (im Vorjahr: 30,4 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen. Darüber hinaus werden für Airlines, soweit möglich, Warenkreditversicherungen abgeschlossen. Bei zu bildenden Wertberichtigungen werden die Sicherheiten berücksichtigt.

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

Entwicklung der Wertberichtigungen

in Mio €	2019	2018
Stand 1.1.	**50,0**	**45,6**
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	13,4	4,9
Auflösung	–0,3	0,0
Inanspruchnahmen	–0,6	–0,1
Währungskursänderungen	0,0	–0,4
Stand 31.12.	**62,5**	**50,0**

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	788,9	801,3

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 140,2 Mio € (im Vorjahr: 108,8 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können kurzfristig liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung in Griechenland und Brasilien sowie den Investitionsverpflichtungen der Fraport USA unterlagen Bankguthaben in Höhe von 105,2 Mio € (im Vorjahr: 94,3 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	2.920,7	2.657,9
Gesamt	**4.443,1**	**4.180,3**

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich wie im Vorjahr aus 92.391.339 auf den Inhaber lautende Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

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

			Aktien im eigenen Bestand		
	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2019	**92.468.704**	**92.391.339**	**77.365**	**773.650**	**0,0837**
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2019	**92.468.704**	**92.391.339**	**77.365**	**773.650**	**0,0837**

			Aktien im eigenen Bestand		
	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2018	**92.468.704**	**92.391.339**	**77.365**	**773.650**	**0,0837**
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
Stand 31.12.2018	**92.468.704**	**92.391.339**	**77.365**	**773.650**	**0,0837**

Die im Juni 2019 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des MAP wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienausgabe erfolgte zu einem Preis von 71,12 €.

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 3,5 Mio €.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG.

Gewinnrücklagen

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

Die Rücklage für die Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag +10,9 Mio € (im Vorjahr: +11,8 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beträgt 73,3 Mio € (im Vorjahr: 35,1 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB sowie nach § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 71,6 Mio € (im Vorjahr: 47,3 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Die vorgeschlagene Dividende beträgt wie im Vorjahr 2,00 € je Aktie.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 28. Mai 2019 eine Dividende in Höhe von 2,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 184,8 Mio € (Vorjahr: 138,6 Mio €).

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	146,5	155,9
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	33,6	31,8
Gesamt	**180,1**	**187,7**

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

33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2018
Finanzschulden	556,5	4.746,8	5.303,3	608,3	4.100,3	4.708,6

Bezüglich weiterer Erläuterungen zu den Finanzschulden wird auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2018
Gegenüber fremden Unternehmen	297,3	41,4	338,7	286,5	45,5	332,0

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 19,6 Mio € (im Vorjahr: 21,9 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

35 Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2018
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,3	0,0	**2,3**	2,6	0,0	**2,6**
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	27,8	0,0	**27,8**	9,5	0,0	**9,5**
Gegenüber assoziierten Unternehmen	3,4	0,0	**3,4**	4,4	0,0	**4,4**
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,1	6,4	**7,5**	1,2	7,2	**8,4**
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	20,5	80,8	**101,3**	18,8	82,4	**101,2**
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	57,1	880,8	**937,9**	52,2	874,2	**926,4**
Leasingverbindlichkeiten	53,9	263,6	**317,5**	2,8	2,9	**5,7**
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	51,1	15,8	**66,9**	49,6	22,0	**71,6**
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	129,8	32,0	**161,8**	134,5	28,0	**162,5**
Gesamt	**347,0**	**1.279,4**	**1.626,4**	**275,6**	**1.016,7**	**1.292,3**
davon originäre finanzielle Verbindlichkeiten	75,6	12,3	**87,9**	71,7	12,6	**84,3**

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

Die sonstigen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich unter anderem aus Lohn- und Kirchensteuer sowie sonstigen Steuern, personalbezogenen Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen zusammen.

36 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Latente Steuerverpflichtungen	212,7	228,3

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

37 Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pläne

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

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 18 (im Vorjahr: 17) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen. Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich dabei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeits- und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 24,3 Mio € (im Vorjahr: 23,9 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Für 2019 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 0,9 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) erwartet. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2019 durch Entgeltumwandlung in Höhe von 0,2 Mio € in die Rückdeckungsversicherung eingezahlt. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 15,2 Jahre (im Vorjahr: 15,0 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 7,9 Jahre (im Vorjahr: 8,0 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des Fixgehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres werden die Ruhegehälter nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst. Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Verbraucherpreisindexes 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 Vorstandmitglieds jährlich um 2,0 % bis auf maximal 75 % steigt.

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2019 einen prozentualen Anspruch von 70,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2019 einen prozentualen Anspruch von 54,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalls ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt werden. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der deutschen Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatz gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalls wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nichtselbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

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

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

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

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

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-Fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Demnach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13 % der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, dies ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 571 Anwartschaften (davon 501 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2019 ein Barwert von 11,8 Mio € (im Vorjahr: 10,5 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 8,1 Mio € gegenüber aktiven und 4,0 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 7,3 Jahren (im Vorjahr: 7,9 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die außertariflichen leitenden Angestellten die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 17 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 6,3 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 5,7 Mio € (im Vorjahr: 4,6 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 5,1 Jahre (im Vorjahr: 5,3 Jahre).

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

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2019 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2019)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2019	**55,5**	**–23,8**	**31,7**
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,7	0,0	**1,7**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	**0,0**
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	**0,0**
Summe Dienstzeitaufwand	**1,7**	**0,0**	**1,7**
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	**1,0**	**–0,4**	**0,6**
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	–0,2	**–0,2**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	**0,0**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,8	0,0	**0,8**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	7,1	0,0	**7,1**
Summe Remeasurements	**7,9**	**–0,2**	**7,7**
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	**0,0**
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,3	–0,6	**–0,3**
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,2	0,0	**0,2**
Zahlungen aus dem Plan	–2,1	0,7	**–1,4**
Überdeckung	0,0	0,0	**0,0**
Zum 31. Dezember 2019	**64,5**	**–24,3**	**40,2**

Pensionsverpflichtungen (2018)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2018	**57,4**	**–23,2**	**34,2**
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,6	0,0	**1,6**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	**0,0**
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	**0,0**
Summe Dienstzeitaufwand	**1,6**	**0,0**	**1,6**
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	**0,9**	**–0,4**	**0,5**
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	–0,2	**–0,2**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,4	0,0	**0,4**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	–2,0	0,0	**–2,0**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	–1,1	0,0	**–1,1**
Summe Remeasurements	**–2,7**	**–0,2**	**–2,9**
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	**0,0**
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,3	–0,8	**–0,5**
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	**0,0**
Zahlungen aus dem Plan	–2,0	0,8	**–1,2**
Überdeckung	0,0	0,0	**0,0**
Zum 31. Dezember 2018	**55,5**	**–23,8**	**31,7**

Saldierung

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

Saldierung

in Mio €	2019	2018
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	30,2	24,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	–24,3	–23,8
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	5,9	1,0
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	34,3	30,7
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	**40,2**	**31,7**

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2019	2018
Gehaltstrend	0,00 %	0,00 %
Rechnungszinssatz	0,70 %	1,80 %
Rentendynamik	1,75 %/2,25 %	1,75 %/2,25 %
Sterbewahrscheinlichkeit	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

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

Sensitivitätsanalyse

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

Sensitivitätsanalyse (31.12.2019)

in Mio €	2019	
	Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,6	–2,0
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	–1,2	1,2
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit [1]	1,9	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,0	

[1] Die Verpflichtung würde sich infolge einer Senkung der Sterbewahrscheinlichkeit um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,9 Mio € erhöhen.

Sensitivitätsanalyse (31.12.2018)

in Mio €	2018	
	Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,0	–2,7
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	–1,0	1,0
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit [1]	1,5	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,0	

[1] Die Verpflichtung würde sich infolge einer Senkung der Sterbewahrscheinlichkeit um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,5 Mio € erhöhen.

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

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

Pläne mehrerer Arbeitgeber

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; davon übernimmt der Arbeitgeber 6,1 %; die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,9 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9,0 % gezahlt.

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

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen dazu verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfangs kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung) ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 33,0 Mio € (im Vorjahr: 31,7 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 34,1 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 81,0 Mio € (im Vorjahr: 75,2 Mio €) abgeführt.

38 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2019	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2018
Ertragsteuerrückstellungen	59,7	69,7	**129,4**	43,9	74,2	**118,1**

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 129,4 Mio € (im Vorjahr: 118,1 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

39 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

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

Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2019	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2019
Personal	**120,8**	**–75,7**	**–3,4**	**76,7**	**118,4**
davon langfristig	**52,3**				**51,1**
davon kurzfristig	**68,5**				**67,3**

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit sowie für variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG, gebildet. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 24) saldiert.

Die Rückstellung für das im Geschäftsjahr 2016 aufgelegte unternehmensweite Programm zur Entwicklung der Personalstruktur „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“ beträgt zum Stichtag 11,7 Mio € (im Vorjahr: 13,7 Mio €).

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2019	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2019
Umweltschutz	38,9	–2,7	0,0	0,2	2,1	**38,5**
Passiver Schallschutz	47,9	–6,4	0,0	0,0	0,0	**41,5**
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	26,5	–0,6	–4,1	0,0	0,3	**22,1**
Wirbelschleppen	29,6	–6,4	0,0	0,0	0,8	**24,0**
Übrige	97,6	–61,2	–1,0	73,5	0,0	**108,9**
Gesamt	**240,5**	**–77,3**	**–5,1**	**73,7**	**3,2**	**235,0**
davon langfristig	107,9					107,6
davon kurzfristig	132,6					127,4

Die Umweltschutzrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2019 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 5,0 Mio € (im Vorjahr: 5,9 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 15,0 Mio € (im Vorjahr: 12,8 Mio €) und nach fünf Jahren 18,5 Mio € (im Vorjahr: 20,2 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbebereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVW vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Zum 31. Dezember 2019 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 16,7 Mio € (im Vorjahr: 28,6 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 24,8 Mio € (im Vorjahr: 19,3 Mio €) und nach fünf Jahren 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €). Für sämtliche unter „Passiver Schallschutz“ ausgewiesenen Verpflichtungen besteht zum Stichtag ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2019 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 13,7 Mio € (im Vorjahr: 17,9 Mio €) und nach fünf Jahren 8,4 Mio € (im Vorjahr: 8,3 Mio €).

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorgeprogramm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2019 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 2,0 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 10,9 Mio € (im Vorjahr: 12,7 Mio €) und nach fünf Jahren 11,1 Mio € (im Vorjahr: 12,1 Mio €). Für die ausgewiesenen Verpflichtungen besteht ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 61,8 Mio € (im Vorjahr: 57,6 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 9,4 Mio € (im Vorjahr: 10,2 Mio €), Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 7,0 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) sowie Rückstellungen für Risiken aus Vermietungs- und sonstigen Leistungen, für die aufgrund strittiger Sachverhalte keine weiteren Angaben gemacht werden. Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

40 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2019 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2019

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	788,9				788,9	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	203,1				203,1	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	96,3				106,7		34,6	72,1
Kurzfristige Wertpapiere			80,3		80,3	50,3	30,0	
Andere Finanzanlagen								
Langfristige Wertpapiere			283,5		283,5	283,5		
Sonstige Beteiligungen		131,9			131,9			131,9
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	11,9				11,9		11,9	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8				99,1			99,1
Sonstige Ausleihungen	0,1				0,1		0,1	
Gesamt	**1.185,1**	**131,9**	**363,8**	**0,0**	**1.705,5**	**333,8**	**76,6**	**303,1**
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	338,7				342,1		342,1	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.025,8				1.283,4		1.283,4	
Finanzschulden	5.303,3				5.464,5	214,0	5.250,5	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					11,0		11,0	
Übrige Derivate				9,0	9,0		9,0	
Eigenkapital-Option				46,9	46,9			46,9
Gesamt	**6.667,8**	**0,0**	**0,0**	**55,9**	**7.156,9**	**214,0**	**6.896,0**	**46,9**

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2018 dar:

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2018

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	801,3				801,3	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177,9				177,9	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte[1)]	126,5				126,7		57,5	69,2
Kurzfristige Wertpapiere			113,3		113,3	73,3	40,0	
Andere Finanzanlagen								
Langfristige Wertpapiere			235,2		235,2	235,2		
Sonstige Beteiligungen		94,6			94,6			94,6
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	17,2				17,2		17,2	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen[1)]	84,8				85,1			85,1
Sonstige Ausleihungen	3,6				3,6		3,6	
Gesamt	**1.211,3**	**94,6**	**348,5**	**0,0**	**1.654,9**	**308,5**	**118,3**	**248,9**
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	332,0				328,8		328,8	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.010,7				1.268,1		1.268,1	
Finanzschulden	4.708,6				4.843,0	1.031,7	3.811,3	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					12,0		12,0	
Übrige Derivate				14,0	14,0		14,0	
Eigenkapital-Option				45,6	45,6			45,6
Gesamt	**6.051,3**	**0,0**	**0,0**	**59,6**	**6.511,5**	**1.031,7**	**5.434,2**	**45,6**

[1)] Werte angepasst

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert. In den übrigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerten enthalten sind Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Da die Schuldscheindarlehen überwiegend variabel verzinslich sind, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen

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

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash-Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Die sonstigen Ausleihungen unterliegen einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt.

Langfristige Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

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

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte, wovon zwei Geschäfte Floors enthalten. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Zinsswaps werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden. Die Berechnung der Marktwerte der Floors basieren auf einem marktgängigen Optionspreismodell.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Bis zum 31. Dezember 2016 wurde der Fair Value für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd auf Basis eines aktuellen Kaufangebots unter Berücksichtigung des aktuellen Fremdwährungskurses ermittelt und der Stufe 2 zugeordnet. Seit dem 30. Juni 2017 wird der beizulegende Zeitwert auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt. Die Eigenkapital Option in Stufe 3 bezieht sich auf Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B. Fraport hat eine Stillhalterposition. Ein Mitgesellschafter hat die Möglichkeit, die Option auf Eigenkapitalanteile einmalig in den nächsten fünf Jahren auszuüben.

Bei den wesentlichen nicht beobachtbaren Inputfaktoren, sowohl für die Eigenkapital Option als auch für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd, handelt es sich für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts um die prognostizierten Cash Flows – die auf den künftigen Einnahmen und den geplanten Investitionen der Gesellschaft basieren – sowie den verwendeten Abzinsungsfaktor. Als Abzinsungsfaktor diente der WACC, ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz nach Steuern.

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2019 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2019	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2019
Eigenkapital Option	–45,6	0,0	–1,3	0,0	0,0	–46,9
Sonstige Beteiligungen	94,3	0,0	0,0	0,0	37,3	131,6

Überleitung Fair-Value-Stufe 3 2018 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2018	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2018
Eigenkapital Option	–50,2	0,0	4,6	0,0	0,0	–45,6
Sonstige Beteiligungen	105,0	0,0	0,0	0,0	–10,7	94,3

Bei den Veränderungen der Annahmen würden die beizulegenden Zeitwerte folgende Beträge ergeben:

Sensitivitäten 2019

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern					Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen			
		+0,5%	–0,5%	+0,5%	–0,5%	+0,5%	–0,5%
Eigenkapital Option	6,3 %	–33,6	–61,8	–49,5	–44,3	N/A	N/A
Sonstige Beteiligungen	10,4 %	105,6	161,2	133,7	129,5	130,9	132,2

Sensitivitäten 2018

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern					Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen			
		+0,5%	–0,5%	+0,5%	–0,5%	+0,5%	–0,5%
Eigenkapital Option	6,7 %	–32,3	–60,6	–48,0	–43,3	N/A	N/A
Sonstige Beteiligungen	12,6 %	78,5	112,0	98,6	90,1	93,9	94,8

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nettoergebnisse 2019 und 2018 je Bewertungskategorie nach IFRS 9.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2019	2018
Finanzielle Vermögenswerte		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	–8,0	–1,3
FVOCI mit Recycling	1,0	–3,9
FVOCI ohne Recycling	37,3	–12,6
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	–4,4	–3,1
FVTPL	3,1	–1,3

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

Zins- und Dividendenerträge von FVOCI gehaltenen Finanzinstrumenten werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt.

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten FVTPL enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von zwei Zinsswaps, für die im Laufe des Geschäftsjahres 2019 kein Grundgeschäft bestand. Darüber hinaus wurde die erfolgswirksame Änderung der Eigenkapital Option in dieser Position berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

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

Im Rahmen der Zugangsbewertung der Derivate im Zusammenhang mit dem Engagement in Griechenland im April 2017 wurde ein Aufwand von 7,2 Mio € abgegrenzt. Im Berichtsjahr verringerte sich die Abgrenzung von 6,0 Mio € um 0,8 Mio € auf 5,2 Mio €, die aufgrund der ratierlichen Auflösung über die Laufzeit erfolgswirksam wird.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern acht Zinsswaps (im Vorjahr: 14). Im Zusammenhang mit einem Zinsswap besteht wie im Vorjahr ein einseitiges Kündigungsrecht vonseiten des Kontrahenten. Der Wert dieses Rechts wurde im Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Zinsswaps	352,5	575,8	–20,0	–26,0	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	222,5	445,8	–11,0	–12,0	0,0	0,0
davon Trading	130,0	130,0	–9,0	–14,0	0,0	0,0
Eigenkapital Option	0,0	0,0	–46,9	–45,6	0,0	0,0

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

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	11,0	12,0
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	9,0	14,0
Eigenkapital Option	0,0	0,0	46,9	45,6

Fünf Zinsswaps (im Vorjahr: elf) sind bestehenden, variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet und werden nach den Regeln des IFRS 9 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Durch diese wirtschaftliche Beziehung ist der betragsmäßige Ausgleich und somit die Effektivität dieser Cash Flow Hedges gegeben. Die Effektivität wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert, die Hedge Ratio der Sicherungen beträgt 1:1. Ineffektivitäten in Bezug auf die bilanzierten Sicherungsbeziehungen können sich grundsätzlich bei Auseinanderfallen der wesentlichen Bewertungsparameter von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument ergeben. Sie werden anhand der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Aufgrund sehr geringer Ineffektivitäten entspricht die Wertänderung der Sicherungsinstrumente der Wertänderung der gesicherten Grundgeschäfte. Diese Wertänderungen ergeben sich aus den unrealisierten Verlusten, die während des Geschäftsjahres im Eigenkapital erfasst wurden. Es werden drei Zinsswaps (im Vorjahr: drei) als FVTPL klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

Zinsswaps (Hedge Accounting 2019)

in Mio €				31.12.2019
Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
2010	2020	85,0	–2,4	4,6 %
2017	2034	137,5	–8,6	1,6 %
Gesamt		**222,5**	**–11,0**	

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2018:

Zinsswaps (Hedge Accounting 2018)

in Mio €				31.12.2018
Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
2009	2019	220,0	–4,6	4,4 %
2010	2020	85,0	–6,5	4,6 %
2017	2034	140,8	–0,9	1,6 %
Gesamt		**445,8**	**–12,0**	

Während des Geschäftsjahres 2019 wurden unrealisierte Gewinne in Höhe von 9,6 Mio € (im Vorjahr Verluste: –0,7 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 11,5 Mio € Verluste vor Steuern (im Vorjahr: 15,9 Mio €) in das Finanzergebnis transferiert. Daraus ergeben sich 1,0 Mio € Veränderungen der latenten Steuern und ein Saldo von –6,3 Mio € (im Vorjahr: –7,2 Mio €).

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

41 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

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

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

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

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

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

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

Das Segment International Activities & Services umfasst aggregiert aufgrund der Gleichartigkeit der ökonomischen Kriterien die Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und die Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen (International Activities). Die Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften besteht in dem Betrieb von Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt oder der Erbringung von flughafennahen Dienstleistungen und ist überwiegend ausgerichtet auf die Nutzer der Flughafeninfrastruktur. Sie unterliegt in Teilbereichen landesspezifischen regulatorischen Vorgaben für den Betrieb von Flughafeninfrastruktur. Daneben werden dem Segment die internen Servicebereiche Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Konzern-Gesellschaften sowie der Strategische Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen zugeordnet, da sie überwiegend interne Leistungen für den Fraport-Konzern erbringen. Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen sowie dem Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 78,4 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 2,9 Mio € und ein EBIT von –30,5 Mio €. Auf die dem Segment International Activities & Services zugeordneten Anteile an der Xi'an Xianyang International Airport Co. Ltd. wurden im Berichtsjahr Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von 20,0 Mio € vorgenommen (siehe auch Tz. 4, 11 und 14).

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

Die Daten der Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment International Activities & Services zugeordnet. Die Konzern-Gesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

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

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

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

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA, Peru und Brasilien. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2019 Umsatzerlöse in Höhe von 283,2 Mio € (im Vorjahr: 258,4 Mio €). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 erhöhten sich von 458,7 Mio € im Vorjahr auf 677,8 Mio € zum 31. Dezember 2019. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betrugen in 2019 444,5 Mio € (im Vorjahr: 358,3 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 445,1 Mio € (im Vorjahr: 357,5 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 463,4 Mio € (im Vorjahr: 414,8 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betrugen zum 31. Dezember 2019 1.994,5 Mio € (im Vorjahr: 1.856,2 Mio €).

Der Abgang bei den vollkonsolidierten Unternehmen betrifft den Verkauf der Anteile an der Energy Air GmbH (Segment Retail & Real Estate). Der vorgenannte Abgang hatte keinen wesentlichen Einfluss auf die Segment-Berichterstattung. Die Effekte aus dem Verkauf werden in Tz. 2 näher erläutert.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 4,4 Mio € (im Vorjahr: 10,1 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 974,4 Mio € (im Vorjahr: 976,2 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Der leichte Rückgang ist im Wesentlichen auf den Verkauf der Anteile an der Energy Air GmbH zurückzuführen (siehe auch Tz. 2). Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

42 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 952,3 Mio € (im Vorjahr: 802,3 Mio €) resultierte mit 1.190,1 Mio € (im Vorjahr: 1.048,0 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich, mit 83,6 Mio € (im Vorjahr: 115,2 Mio €) aus dem finanziellen Bereich und in Höhe von 154,2 Mio € (im Vorjahr: 130,5 Mio €) aus dem Mittelabfluss für Ertragsteuern. Der Anstieg des betrieblichen Bereichs ist mit +76,8 Mio € auf die stichtagsbezogenen Veränderungen der kurzfristigen Forderungen, Vorräte und Schulden zurückzuführen. Darüber hinaus hat sich die Erstanwendung von IFRS 16 erhöhend auf den operativen Bereich (+47,5 Mio €) ausgewirkt, da die Auszahlungen für Leasing der Finanzierungstätigkeit zugeordnet werden. Für Zwecke der Ermittlung des operativen Cash Flows werden Veränderungen der Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen um Vorgänge bereinigt, die keinen direkten Einfluss auf laufende Cash Flows der Periode hatten beziehungsweise dem Cash Flow aus Investitionen oder Finanzierung zuzuordnen sind.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag mit 1.271,5 Mio € (im Vorjahr: 669,8 Mio €) um 601,7 Mio € deutlich über dem Vorjahreswert. Der starke Mittelabfluss resultierte aus gestiegenen Investitionen der Fraport AG sowie der Flughafen-Betreiberprojekte in Griechenland, Brasilien und Peru. Auf den Cash Flow des Vorjahres wirkte sich darüber hinaus die zugeflossene Zahlung aus dem Verkauf des Flughafens Hannover (109,2 Mio €) aus.

Unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte werden neben den Auszahlungen für kapazitive Investitionen in Infrastruktur auch die fixen Konzessionszahlungen von 53,3 Mio € (im Vorjahr: 45,6 Mio €) ausgewiesen.

Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Der um 284,5 Mio € höhere Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte vor allem aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden für die Finanzierung der Ausbauinvestitionen in Frankfurt sowie der Flughafen-Betreiberprojekte in Griechenland und Brasilien. Der Mittelzufluss im Geschäftsjahr 2019 belief sich auf 302,4 Mio € (im Vorjahr: 17,9 Mio €).

Die Zusammensetzung der Finanzmittelbestände und die Darstellung von zahlungsunwirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten sind in den folgenden Übersichten enthalten.

Überleitung zum Finanzmittelbestand 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
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	**543,5**	**598,2**
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	140,2	108,8
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	105,2	94,3
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	**788,9**	**801,3**

Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

in Mio €	1.1.2019	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Zahlungswirksame Veränderungen der kurzfristigen Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen			31.12.2019
					Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	4.100,3	1.620,5	–800,0	0,0	–1,2	2,7	–175,5	4.746,8
Kurzfristige Finanzschulden	608,3	0,0	–327,0	100,5	–0,8	0,0	175,5	556,5
Sonstige Finanzierung	45,3	0,0	–3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	42,0

Sonstige Angaben

43 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Bürgschaften	2,5	19,6
Garantien	792,3	588,6
davon Vertragserfüllungsgarantien	739,9	529,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	78,5	30,5
Gesamt	**873,3**	**638,7**

Die abgeschlossenen Garantien resultieren überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten.

Die Garantien enthalten mit 739,9 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien, von denen die wesentlichsten nachfolgend erläutert werden.

Zum Stichtag bestehen Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden in 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen (45,8 Mio €; im Vorjahr: 44,8 Mio €), den damit zusammenhängenden Bautätigkeiten (51,4 Mio €, im Vorjahr: 51,4 Mio €) und der Finanzierung (7,3 Mio €, im Vorjahr: 7,3 Mio €).

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten Fraport und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre (siehe Tz. 48). Im Zusammenhang mit diesem Engagement bestehen Garantien in Höhe von 537,1 Mio € (im Vorjahr: 336,6 Mio €).

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 37,5 Mio € (im Vorjahr: 37,5 Mio €) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist, nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 14,2 Mio € (im Vorjahr: 13,6 Mio €).

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA Inc. bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 27,3 Mio € (im Vorjahr: 16,1 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

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

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 8,4 Mio € (im Vorjahr: 9,0 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 14,8 Mio € (im Vorjahr: 13,5 Mio €).

Von den Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 44,0 Mio € (im Vorjahr: 42,7 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen sowie in Höhe von 37,4 Mio € (im Vorjahr: 37,5 Mio €) Verpflichtungen im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen.

44 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen sonstige Verpflichtungen in Höhe von 58,7 Mio € (im Vorjahr 42,4 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (33,8 Mio €, im Vorjahr: 24,1 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 8,8 Mio € (im Vorjahr: 8,1 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, Lima, Peru, Fortaleza und Porto Alegre, Brasilien, sowie der 14 griechischen Regionalflughäfen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafeninfrastruktur vereinbart worden (siehe auch Tz. 48).

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

Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.748,2	790,6

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

Operate Leases

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	7,3	52,2
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	8,5	178,4
länger als 5 Jahre	0,0	175,3
Gesamt	**15,8**	**405,9**

45 Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

> Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70 %)
Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich zwischen dem tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.

> Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR) (Zielgewichtung 30 %)
Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und der Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

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 Geschäftsjahrs, 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 Alle Angaben in €	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
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 der Erfolgsziele 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.

46 Risikomanagement

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

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Finanzvorstand monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Finanzvorstand sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzern-Finanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Ausführungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegengesteuert. Es entspricht der

Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB–“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB–“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen. Es wird ein niedriges Kreditrisiko angenommen, sofern der Schuldner eines finanziellen Vermögenswerts bei Erstansatz beziehungsweise am Bilanzstichtag ein externes Rating mit „Investment Grade“ aufweist.

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

Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Fremdkapitalinstrumente	367,4	361,9

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

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	0,0	0,0
AA–	49,2	42,2
A+	24,2	61,9
A	75,8	44,1
A–	38,6	28,1
BBB+	73,7	69,9
BBB	76,3	41,1
BBB–	24,7	59,8
BB	0,0	10,0
Nicht geratet	4,9	4,8
Gesamt	**367,4**	**361,9**

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln (zum Bruttobuchwert) besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende langfristige Emittentenratings:

Emittentenrating liquide Mittel

in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
AAA	0,0	0,0
AA+	0,0	0,0
AA	0,0	0,0
AA–	9,8	12,8
A+	127,9	0,0
A	152,5	177,0
A–	109,7	33,4
BBB+	85,6	288,8
BBB	56,5	14,0
BBB–	1,3	1,2
BB+	0,0	0,0
BB	0,0	0,0
BB–	74,9	101,4
B+	0,0	0,1
B	166,4	0,0
B–	0,0	38,3
CCC+	0,0	0,0
Nicht geratet	4,3	134,3
Gesamt	**788,9**	**801,3**

Liquiditätsrisiko

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

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen. Zum Bilanzstichtag stehen im Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 550,4 Mio € (im Vorjahr: 826,7 Mio €) zur Verfügung, die jedoch in Höhe von 274,5 Mio € (im Vorjahr: 341,7 Mio €) zweckgebunden für zukünftige Infrastrukturinvestitionen sind.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

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

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2019

in Mio €	Summe	2020		2021		2022 – 2026		2027 – 2031		2032 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	**6.432,2**	105,0	537,4	122,1	432,0	472,8	1.868,1	319,7	1.861,2	104,1	609,8
Leasingverbindlichkeiten	**317,5**		44,2		43,1		159,5		51,8		18,9
Konzessionsverbindlichkeiten	**2.825,1**		51,6		46,2		277,1		366,4		2.083,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**338,8**		297,4		25,4		11,7		4,3		–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**61,2**		61,1		0,1		–		–		–
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	**30,7**	9,5		3,9		13,4		3,4		0,5	
davon Trading	**9,7**	3,8		1,4		4,5		–		–	
davon Hedge Accounting	**21,0**	5,7		2,5		8,9		3,4		0,5	

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2018 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2018

in Mio €	Summe	2019		2020		2021 – 2025		2026 – 2030		2031 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	**5.673,3**	128,0	1.377,7	79,6	182,5	384,3	1.303,9	273,6	1.395,4	105,5	442,8
Finanzierungsleasing	**6,0**		3,0		3,0		–		–		–
Konzessionsverbindlichkeiten	**2.842,2**		43,5		45,5		259,1		355,3		2.138,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**228,3**		45,6		164,0		12,2		6,5		–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**67,1**		59,8		–		0,1		–		7,2
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	**40,4**	20,6		9,0		11,2		–		–0,4	
davon Trading	**14,8**	6,2		3,7		4,9		–		–	
davon Hedge Accounting	**25,6**	14,4		5,3		6,3		–		–0,4	

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinste originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve

zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

In Projektfinanzierungen von ausländischen Konzern-Gesellschaften sind für diese Art von Finanzierungen typische Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligstellung der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. In besonderen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG sind Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft enthalten. Sofern sich durch derartige Veränderungen nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In 2019 wurden alle vereinbarten Kreditbedingungen eingehalten. Anzeichen dafür, dass die vereinbarten wesentlichen Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

Währungsrisiko

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

Währungskurssensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2019		31.12.2018	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-$/PEN	1,60	1,60	1,20	1,20

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

Zinsänderungsrisiko

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

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

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

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designiert sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: Euro (EUR): 3,25 Prozentpunkte; US-Dollar (US-$): 4,00 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 15,25 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,70 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 3,50 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 10,25 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

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

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2019 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von –27,3 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um –27,3 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 2,9 Mio € (im Vorjahr: 5,2 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von – 30,2 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2019	**–27,3**	**2,9**	**–30,2**
31.12.2018	6,7	5,2	1,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt –22,7 Mio € (im Vorjahr: –24,1 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um –22,7 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 43 Basispunkte (im Vorjahr: 24 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2019	**–29,5**	**0,7**	**–30,2**
31.12.2018	2,2	0,7	1,5

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 43 Basispunkte (im Vorjahr: 24 Basispunkte) beträgt –5,8 Mio € (im Vorjahr: –3,4 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um –5,8 Mio € höher (niedriger).

Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen. Solange die dargestellten Schwellenwerte bzw. Bandbreiten eingehalten werden, besteht aus heutiger Sicht von Fraport ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Bestandteile der Steuerungskennzahlen

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

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Schwellenwert/ Bandbreite	31.12.2019	31.12.2018
Net Debt/EBITDA	Max. 5 x	3,5	3,1
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	6,0	5,6

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2019 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

47 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und deren Tochterunternehmen sowie die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

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

Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschafts-unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits-anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2019	**0,8**	**0,3**	**154,3**	**5,6**	**25,3**
Umsatzerlöse	2018	0,7	0,2	137,4	6,5	13,0
	2019	**2,6**	**13,9**	**14,6**	**18,3**	**69,0**
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2018	2,6	13,1	12,0	23,7	65,2
	2019	**0,0**	**0,0**	**0,4**	**13,9**	**0,0**
Zinsen	2018	0,0	0,0	0,5	18,4	0,0
	2019	**0,0**	**0,0**	**11,8**	**62,2**	**1,2**
Forderungen	2018	0,0	0,0	14,0	69,4	0,8
	2019	**0,0**	**0,0**	**11,9**	**84,8**	**0,0**
Darlehensforderungen	2018	0,0	0,0	17,2	84,8	0,0
	2019	**0,0**	**0,0**	**23,7**	**3,3**	**0,4**
Verbindlichkeiten	2018	0,0	0,5	9,5	4,4	0,1

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen im Wesentlichen gestundete Zinsforderungen im Zusammenhang mit begebenen Darlehen.

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 43 und Tz. 44 verwiesen. Zu den sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Personen siehe Tz. 44.

Beziehungen zu nahestehenden Personen

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

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

Diese wurden wie folgt vergütet:

Vergütung des Managements

Mio €	2019	2018
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	6,2	5,3
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,0	1,2
Sonstige langfristige Leistungen	0,5	0,4
Aktienbasierte Vergütungen	2,2	2,5
Gesamt	**9,9**	**9,4**

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

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

Als sonstige langfristige Leistungen wird die im Geschäftsjahr 2019 gewährte Zuwendung für den Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 53) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2019 gewährten Zuwendungsbetrag für das Long-Term-Incentive-Programm (LTIP, siehe auch Tz. 53).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 1,6 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €).

48 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

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

Fraport AG

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

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

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

> Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

  Seit 1. Juli 2012 werden zusätzlich Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz. 25). Die Entgeltordnung enthält ein Incentivierungsprogramm für ein kontinuierliches und nachhaltiges Passagierwachstum auf Strecken außerhalb Deutschlands mit lärmärmerem Fluggerät. Die Erstattungsbeträge differenzieren danach, ob der Zuwachs durch bereits verkehrende oder neue Luftverkehrsgesellschaften erzielt wird und ob es sich um neue oder bestehende Ziele handelt. Zuletzt wurde der Entgeltantrag einschließlich darin enthaltener Incentivierungsprogramme am 1. Dezember 2016 vom HMWEVW genehmigt und in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Die Flughafenentgelte erhöhten sich ab 1. Januar 2017 um insgesamt 1,9 %, bis Ende 2019 erfolgten keine weiteren Entgeltanpassungen. Zum 1. Januar 2020 tritt eine neue Flughafen-Entgeltordnung in Kraft, die eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Entgelte und eine Anhebung der Zuschläge in den Nacht- und Nachtrandstunden vorsieht. Die neue vom HMWEVW am 11. November 2019 genehmigte Entgeltordnung wurde in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht.

  Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 36,50 % (im Vorjahr: 37,07 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

> Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2019 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 15,90 % (im Vorjahr: 15,69 %) und auf Infrastrukturentgelte 14,40 % (im Vorjahr: 14,38 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsauflagen unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 33,20 % (im Vorjahr: 32,86 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber. Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre. Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

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

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

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber) den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima, Peru. Im Vordergrund des bevorstehenden Flughafenausbaus haben am 25. Juli 2017 beide Parteien weitere wesentliche Änderungen des bestehenden Konzessionsvertrags beschlossen.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde in 2017 von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert. Darüber hinaus besteht eine zehnjährige Verlängerungsoption. Mit der Verabschiedung der Änderungen wurde der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben, im Gegenzug ist sie verpflichtet, voraussichtlich bis Ende 2022 eine neue Start- und Landebahn und bis Ende 2024 ein neues Passagierterminal fertigzustellen. Die ursprünglich vertraglich festgelegte Investitionssumme von 100 Mio US-$ ist mittlerweile investiert worden. Die bevorstehenden Investitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,5 Mrd US-$ belaufen. Aufgrund der Größe und der Komplexität des Projekts kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Abweichungen der geplanten Kosten kommen könnte. Bezüglich weiterer Erläuterungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

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

Der Konzessionsnehmer ist zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-$ p. a., inflationsbereinigt mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Lande-Entgelte und 20 % der internationalen Passagier-Entgelte (TUUA). Des Weiteren wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-

Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

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

Fraport Regional Airports of Greece
Am 14. Dezember 2015 haben Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen unterzeichnet. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren.

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

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, bis zum April 2021 in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Darüber hinaus sollen in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen. Das Investitionsvolumen wird sich in den ersten vier Jahren voraussichtlich auf rund 400 Mio € belaufen.

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

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

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

Fraport Brasil Aeroporto de Fortaleza und Fraport Brasil Aeroporto de Porto Alegre
Am 28. Juli 2017 unterzeichneten der Fraport-Konzern und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Nach Zahlung der anfänglichen Einmalgebühren von inflationsbereinigt 291,8 Mio BRL (73,5 Mio €) für Porto Alegre beziehungsweise von 426,9 Mio BRL (107,5 Mio €) für Fortaleza sowie der Erfüllung weiterer aufschiebender Bedingungen begannen Ende August 2017 die Laufzeiten der Konzessionen für Fortaleza von 30 Jahren und für Porto Alegre von 25 Jahren. Der operative Betrieb der beiden Flughäfen wurde vom Fraport-Konzern am 2. Januar 2018 übernommen.

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

Neben den genannten Zahlungen sind ab 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung in Höhe von anfänglich 10,4 Mio BRL für beide Flughäfen zu leisten. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten.

Ferner bestehen zum Teil bereits konkrete Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Derzeit erwartet Fraport in den ersten fünf Jahren Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen von rund 2,3 Mrd BRL. Für die Gesellschaften bestehen weitere vertragsmäßig definierte Standards und Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Bereitstellung, der Nutzung und der Erhaltung der Flughäfen.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

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

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

49 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.

50 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2019 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB in Anspruch:

> AirIT Services GmbH
> Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
> Airport Cater Service GmbH
> Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
> Fraport Ausbau Süd GmbH
> Fraport Brasil Holding GmbH
> Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
> Fraport Casa GmbH
> Fraport Passenger Services GmbH
> FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Die Tochtergesellschaft FraGround Fraport Ground Services GmbH nahm für das Geschäftsjahr 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.

51 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 % 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 des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 34,91 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

52 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 Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

53 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 Lageberichts.

Neben den Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.334,3 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
Summe	**1.723,8**	**5.687,7**	**2.584,1**	**7.411,5**	**7.362,6**

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
Summe	**420,0**	**3.357,7**	**3.777,7**	**2.019,3**

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 betrugen zum Bilanzstichtag 15.987 Tsd € (im Vorjahr: 11.785 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 25.395 Tsd € (im Vorjahr: 23.641 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 54 und Tz. 55 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.

54 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender **Dr. Stefan Schulte**	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** > Fraport Ausbau Süd GmbH **Mitglied im Aufsichtsrat:** > Deutsche Post AG **Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:** > President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) > Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre > Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza
Vorstand Operations (bis 30.6.2019), Vorstand Retail & Real Estate (seit 1.7.2019) **Anke Giesen**	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > AXA Konzern AG > Fraport Ausbau Süd GmbH
Vorstand Arbeitsdirektor **Michael Müller**	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > Fraport Ausbau Süd GmbH **Mitglied der Gesellschafterversammlung:** > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH **Mitglied des Vorstands:** > stellvertretender Vorsitzender Air Cargo Community Frankfurt e.V. (ACCF) (seit 13.5.2019) **Mitglied im Präsidium** > Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (seit 1.1.2019)
Vorstand Aviation & Infrastruktur (seit 1.7.2019) **Dr. Pierre Dominique Prümm**	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** > FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 1.3.2019) **Mitglied im Aufsichtsrat:** > Fraport Ausbau Süd GmbH > Media Frankfurt GmbH (bis 16.12.2019) **Mitglied des Vorstands:** > Flughafen Forum und Region
Vorstand Controlling & Finanzen **Dr. Matthias Zieschang**	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > Fraport Ausbau Süd GmbH **Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:** > Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) **Mitglied im Verwaltungsrat:** > Frankfurter Sparkasse **Stellvertretener Vorsitzender des Börsenrats:** > FWB Frankfurter Wertpapierbörse

55 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender des Aufsichtsrats **Karlheinz Weimar** Hessischer Minister der Finanzen a. D. (Bezüge 2019: 130.000 €; 2018: 63.800 €)	**Mitglied im Hochschulrat:** > Universität Frankfurt am Main **Mitglied im Kuratorium:** > Institute for Law and Finance **Mitglied im Verwaltungsrat:** > Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbh Limburg
Stellvertretender Vorsitzender **Ronald Laubrock** ver.di Hessen (Bezüge 2019: 83.500 €; 2018: 34.011 €)	**Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:** > FraGround Fraport Ground Services GmbH > LSG Lufthansa Service Holding > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH **Mitglied im Aufsichtsrat:** > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende (Bezüge 2019: 81.500 €; 2018: 56.550 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > operational Services GmbH & Co. KG
Devrim Arslan Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH (Bezüge 2019: 63.000 €; 2018: 42.100 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > FraGround Fraport Ground Services GmbH
Uwe Becker Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2019: 58.000 €; 2018: 43.700 €)	**Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:** > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH > Mainova AG (Vorsitzender bis 28.5.2019) > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH > Süwag Energie AG **Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:** > Hafen- und Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main > Stadtentwässerung Frankfurt am Main (Stellvertretender Vorsitzender) > Kita Frankfurt > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst (Stellvertretender Vorsitzender) > Volkshochschule Frankfurt am Main > Dom Römer GmbH (Stellvertretender Vorsitzender) > Gas-Union GmbH (Vorsitzender) > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH > Nassauische Sparkasse > Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH >Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main > RMA Rhein-Main Abfall GmbH > RTW Planungsgesellschaft mbH
Hakan Bölükmese Freigestelltes Betriebsratsmitglied (Bezüge 2019: 65.000 €; 2018: 28.123 €)	
Hakan Cicek Freigestelltes Betriebsratsmitglied (Bezüge 2019: 54.500 €; 2018: 37.100 €)	

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Kathrin Dahnke Mitglied des Vorstands Wilh. Wehrhahn KG (bis 31.12.2019) (Bezüge 2019: 51.500 €; 2018: 37.100 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat (bis 31.12.2019)** **(zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilh. Wehrhahn KG):** > Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH > abcbank GmbH **Vorsitzende des Aufsichtsrats (bis 31.12.2019):** > Basalt-Actien-Gesellschaft **Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats (bis 31.12.2019):** > ZWILLING J.A. Henckels AG **Mitglied im Aufsichtsrat:** > B. Braun Melsungen AG > Knorr-Bremse AG, zweite stellvertretende Vorsitzende **Mitglied im Verwaltungsrat (bis 31.12.2019)** **(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG)**: > abcfinance GmbH **Mitglied im Vorstand (bis 31.12.2019)** **(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):** > Wehrhahn Industrieholding AG
Detlev Draths Freigestelltes Betriebsratsmitglied (Bezüge 2019: 65.000 €; 2018: 26.523 €)	
Peter Feldmann Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2019: 43.125 €; 2018: 38.900 €)	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH (Vorsitzender) > Mainova AG (seit 28.5.2019) > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH > Thüga Holding GmbH & Co. KGaA **Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:** > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender) > Dom Römer GmbH (Vorsitzender) > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender) > Gas Union GmbH > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Stellvertretender Vorsitzender) > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender) > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender) > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender) **Mitglied im Beirat:** > Thüga AG
Peter Gerber Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (Bezüge 2019: 40.000 €; 2018: 26.500 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > Albatros Versicherungsdienste GmbH **Mitglied im Vorstand:** > Bundesvereinigung Logistik e.V. > Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften **Mitglied im Präsidium:** > Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. > Chair of IATA Cargo Advisory Committee (CAC)
Dr. Margarete Haase (Bezüge 2019: 100.000 €; 2018: 68.600 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > OSRAM Licht AG > OSRAM GmbH > ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam > Marquard & Bahls AG
Frank-Peter Kaufmann Mitglied des Hessischen Landtags (Bezüge 2019: 69.000 €; 2018: 47.700 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville
Dr. Ulrich Kipper Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (Bezüge 2019: 54.500 €; 2018: 23.550 €)	**Mitglied im Aufsichtsrat:** > operational services GmbH & Co. KG

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D. (Bezüge 2019: 84.500 €; 2018: 58.150 €)	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** > Dietz AG **Vorsitzender des Vorstands:** > Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt) **Non executive Director:** > European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt) **Vorsitzender des Beirats:** > Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung des Main-Kinzig-Kreises
Birgit Kother Betriebsratsmitglied (Bezüge 2019: 51.500 €; 2018: 22.750 €)	
Michael Odenwald Staatssekretär a. D., Rechtsanwalt (Bezüge 2019: 57.250 €; 2018: 33.900 €)	**Vorsitzender des Aufsichtsrats:** > Deutsche Bahn AG **Mitglied im Beirat** > DB Stiftung gGmbH (seit 1.1.2019)
Qadeer Rana Betriebsratsvorsitzender FraSec Fraport Security Services GmbH (Bezüge 2019: 66.000 €; 2018: 28.923 €)	**Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:** > FraSec Fraport Security Services GmbH
Katharina Wesenick ver.di Bundestarifsekretärin Luftverkehr (Bezüge 2019: 50.500 €; 2018: 22.750 €)	**Vorsitzende des Ausschusses für Bodenpersonal der Sektion Zivilluftfahrt:** > Europäische Transportarbeiter-Föderation **Ordentliches Mitglied des Sektionsausschusses Zivilluftfahrt:** > Internationale Transportarbeiter-Föderation
Prof. Dr. Katja Windt Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH (Bezüge 2019: 62.000 €; 2018: 43.700 €)	**Mitglied im Vorstand:** > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. **Mitglied im Aufsichtsrat:** > Deutsche Post AG

56 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2019	**100**	**0**	**0** [1)9)]
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2018	100	–18	–22 [1)]
	2019	**100**	**2.247**	**1.109** [2)]
AirlT Services GmbH, Lautzenhausen	2018	100	2.658	410
	2019	**100**	**0**	**0** [1)]
AIRMALL Boston Inc., Boston, USA	2018	100	14.232	–210
	2019	**100**	**–588**	**0**
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2018	100	–576	0
	2019	**100**	**3.766**	**–4.134**
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh, USA	2018	100	–6.498	–1.974
	2019	**100**	**162.588**	**2.561** [2)]
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2018	100	162.605	2.300 [2)]
	2019	**100**	**26**	**90** [2)]
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	26	90 [2)]
	2019	**100**	**0**	**0** [1)9)]
Daport S.A., Dakar, Senegal	2018	100	431	–10 [1)]
	2019	**100**	**25**	**402** [2)]
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2018	100	25	360 [2)]
	2019	**51**	**1.147**	**175**
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2018	51	1.200	57
	2019	**100**	**1.406**	**–1.027** [2)]
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	1.827	–538 [2)]
	2019	**100**	**25**	**60** [2)]
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2018	100	25	59 [2)]
	2019	**100**	**106.102**	**1.423**
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2018	100	102.033	–159
	2019	**100**	**–88**	**–117** [2)]
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	25	0 [2)]
	2019	**100**	**67**	**–2**
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2018	100	69	–1
	2019	**100**	**70**	**–1**
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	2018	100	71	–1
	2019	**100**	**24**	**–71** [2)]
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	25	0
	2019	**100**	**157.287**	**3.380**
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2018	100	150.477	–90
	2019	**100**	**191.478**	**10.868**
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2018	100	147.158	14.654
	2019	**100**	**26**	**0**
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2018	100	26	0
	2019	**100**	**42.027**	**831** [2)]
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2018	100	42.031	1.174 [2)]
	2019	**100**	**3.264**	**164**
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2018	100	3.100	–15
	2019	**100**	**3.391**	**–993**
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2018	100	4.296	288
	2019	**100**	**13.300**	**10.132** [2)3)]
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2018	100	13.300	13.372 [2)3)]
	2019	**100**	**428.436**	**7.706**
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2018	100	428.436	10.594
	2019	**100**	**25.610**	**–12**
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians, Malta	2018	100	25.622	–15
	2019	**100**	**453.016**	**11.120**
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2018	100	463.897	15.382

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2019	**100**	**29.408**	**4.689**
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2018	100	24.248	2.204
	2019	**100**	**–4.029**	**–5.247**
Fraport New York Inc., New York, USA	2018	100	793	768
	2019	**100**	**29**	**1**
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	28	1
	2019	**100**	**29**	**1**
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	28	1
	2019	**99,99**	**0**	**0** [1]
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2018	99,99	0	0 [1]
	2019	**100**	**325**	**6**
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2018	100	306	143
	2019	**100**	**350**	**–293** [2]
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	350	188 [2]
	2019	**100**	**18.466**	**5.183**
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA	2018	100	13.037	13
	2019	**100**	**6.265**	**5.645** [2] [3]
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2018	100	6.280	9.555 [2] [3]
	2019	**100**	**41**	**2**
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	39	2
	2019	**100**	**6.845**	**4.770** [2] [3]
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2018	100	6.631	4.109 [2] [3]
	2019	**73,4**	**114.496**	**21.062**
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen, Griechenland	2018	73,4	96.479	11.532
	2019	**73,4**	**101.717**	**–4.652**
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen, Griechenland	2018	73,4	108.381	–10.847
	2019	**73,4**	**3.324**	**1.084**
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen, Griechenland	2018	73,4	2.097	1.131
	2019	**100**	**5.898**	**–872** [1]
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	2018	100	6.635	–154 [1]
	2019	**100**	**210.879**	**4.553**
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2018	100	206.458	7.347
	2019	**100**	**–1.333**	**–1.337**
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	2018	100	0	0
	2019	**100**	**37.896**	**20.502** [4]
Fraport Turkey Havalimani Yatirimlari Anonim Sirketi, Antalya, Türkei	2018	100	23.868	7.235
	2019	**60**	**107.709**	**16.342**
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2018	60	110.625	23.243
	2019	**100**	**1.575**	**–1.051**
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2018	100	3.726	400
	2019	**100**	**1.092**	**–2.356**
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2018	100	3.448	–806
	2019	**100**	**25**	**–1.213** [2]
FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main	2018	100	25	–483
	2019	**100**	**43**	**134** [2]
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2018	100	23	120 [2]
	2019	**100**	**1.731**	**507** [3]
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/ Main KG, Frankfurt am Main	2018	100	2.414	1.166 [3]
	2019	**80,01**	**369.088**	**79.263**
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2018	70,01	284.377	73.374
	2019	**51**	**8.654**	**3.550**
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2018	51	7.252	2.150
	2019	**100**	**45**	**1**
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2018	100	44	1

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2019	**50**	**6.035**	**1.603**
AirITSystems GmbH, Hannover	2018	50	4.973	740
	2019	**49**	**–36**	**–5.215**
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2018	49	5.214	–8.265
	2019	**50**	**27.707**	**10.421**
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2018	50	17.286	5.278
	2019	**50**	**18**	**1**
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2018	50	18	–5
	2019	**51/50**	**65.342**	**150.263** [5]
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S., Antalya, Türkei	2018	51/50	78.480	86.136 [5]
	2019	**33,33**	**2.626**	**–30**
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2018	33,33	2.655	–2.905
	2019	**50**	**14.423**	**3.200**
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2018	50	12.398	2.797
	2019	**50**	**104**	**–14** [1]
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2018	50	143	20
	2019	**50**	**3.389**	**–110**
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2018	50	3.499	12.818
	2019	**50**	**24**	**–1**
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2018	50	24	0
	2019	**52**	**12.407**	**925**
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2018	52	12.948	1.496
	2019	**50**	**8.161**	**1.476**
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2018	50	9.745	1.432
	2019	**50**	**369**	**7**
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai, China	2018	50	360	1

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2019	**40**	**5.602**	**385**
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2018	40	5.217	567
	2019	**49**	**1.128**	**461**
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2018	49	817	188
	2019	**50**	**29.057**	**11.441**
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2018	50	33.636	15.651
	2019	**24,5**	**606.221**	**37.658**
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City, China	2018	24,5	560.823	40.627
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern;	**2019**	**25**	**–318.200**	**36.800**
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg, Russland	2018	25	–393.500	–23.160

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
	2019	**10**	**323.620**	**–5.693** [6]
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2018	10	313.977	–3.176 [6]
	2019	**16,7**	**49**	**–253**
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2018	16,7	–11	–40
	2019	**13,51**	**0**	**0** [1]
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	2018	13,51	0	0 [1]
	2019	**20**	**0**	**0** [1][7][8]
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	–575	–786 [1][8][9]
	2019	**20**	**0**	**0** [1][7][8]
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	–1.282	–2.604 [1][8][9]
	2019	**20**	**0**	**0** [1][7][8]
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	871	270 [1][8][9]
	2019	**20**	**0**	**0** [1][7][8]
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid, Spanien	2007	20	1.642	–762 [1][8][9]
	2019	**10**	**0**	**0** [9]
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2018	10	1.324	676
	2019	**5,1**	**0**	**0** [9]
The Squaire GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2018	5,1	–594.137	–14.616

[1] Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.
[2] IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.
[3] Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).
[4] Vormals: Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Isletmeciligi A.S..
[5] 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.
[6] Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.
[7] Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.
[8] Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.
[9] Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

Frankfurt am Main, 26. Februar 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 Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, 26. Februar 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

❶ Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte

❷ Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

① Sachverhalt und Problemstellung

② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

❶ Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte

① Im Konzernabschluss der Gesellschaft werden unter den Bilanzposten „Geschäfts- oder Firmenwert“, „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“, „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“, „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ und „Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen“ langfristige Vermögenswerte mit einem Betrag von insgesamt € 10,6 Mrd (84,0 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Während Geschäfts- oder Firmenwerte jährlich und anlassbezogen einem Werthaltigkeitstest („Impairment-Test“) unterzogen werden müssen, ist ein solcher Test für die übrigen langfristigen Vermögenswerte nur dann durchzuführen, wenn es Anhaltspunkte (Triggering Events) dafür gibt, dass eine Wertminderung vorliegen könnte. Der Werthaltigkeitstest erfolgt auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt grundsätzlich anhand des Nutzungswerts. Grundlage der Bewertung ist dabei regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Im Fraport-Konzern bildet grundsätzlich die genehmigte Mittelfristplanung den Ausgangspunkt (im Geschäftsjahr betraf dies die Jahre 2020 – 2025). Aufgrund des langfristigen Investitionsvorhabens am Standort Frankfurt wurde die Planung für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dieses Standorts auf aggregiertem Niveau von 2026 bis 2030 und anschließend mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit laufzeitbegrenzten Flughafenkonzessionen werden die Planungen entsprechend der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsvereinbarungen zu Grunde gelegt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierend Einheit, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch mit einer entsprechenden Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsströme mit der verabschiedeten Planung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Ergänzende Anpassungen der Planung für Zwecke der Werthaltigkeitstests wurden von uns mit den zuständigen Fachbereichen diskutiert und nachvollzogen. Zudem haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt. Mit der

Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Wertes haben können, haben wir uns intensiv mit der bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass die jeweiligen Vermögenswerte unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten 4, 11, 14, 18, 19 und 20 des Konzernanhangs enthalten.

❷ Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

① Der Fraport-Konzern ist als weltweit tätiger Flughafenbetreiber verschiedenen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus führt die Fraport AG gerichtliche und außergerichtliche Verfahren mit Behörden sowie anderen Beteiligten. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 203,1 Mio) sind Forderungen enthalten, bei denen Risiken aus Rechtstreitigkeiten mittels Einzelwertberichtigung berücksichtigt sind. Für Rechtsstreitigkeiten und Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Verpflichtungen aus Personalmaßnahmen bestehen im Konzernabschluss der Fraport AG Rückstellungen für ungewisse Verpflichtungen in Höhe von € 353,4 Mio.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennbetrag oder mit dem niedrigeren Barwert der erwarteten künftigen Zahlungsströme bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Einzelwertberichtigungen erfasst. Die Bemessung der Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird insbesondere durch die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Ausfälle sowie der Einschätzung zu einzelnen Rechtsstreitigkeiten bestimmt.

Für ungewisse Verpflichtungen werden Rückstellungen, sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, gebildet. Dem Ansatz und der Bewertung der Rückstellungen liegen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter zugrunde. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Höhe dieser betragsmäßig wesentlichen Posten waren diese Sachverhalte aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorgehen der Gesellschaft zur Erfassung von Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Risiken des Personalbereichs, zur Einschätzung hinsichtlich einer gegenwärtigen Verpflichtung der Gesellschaft bzw. des Wertberichtigungsbedarfs von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie zur bilanziellen Abbildung nachvollzogen und auf Angemessenheit beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Fehlerrisiko in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte Auswirkung auf das Konzernergebnis der Gesellschaft haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze beurteilt. Unter anderem haben wir hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von Verpflichtungen und Risiken die vorliegenden Verträge und Kostenschätzungen gewürdigt. Zudem haben wir im Rahmen unserer Prüfung unter anderem Gespräche mit der internen Rechtsabteilung der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Zum Bilanzstichtag haben wir darüber hinaus externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt. Diese stützen die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung. Wir haben die Darstellung der Rechtsstreitigkeiten und die damit einhergehende Risikovorsorge im Konzernabschluss nachvollzogen. Damit einhergehend haben wir auch die Stetigkeit und Konsistenz der angewendeten Berechnungsmethoden gewürdigt und die zugrunde liegenden Unterlagen eingesehen. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung bzw. die Ermittlung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Darstellung in Konzernbilanz, Konzerngewinn- und -verlustrechnung und Konzernanhang nachvollzogen.

Insgesamt konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der betragsmäßig bedeutsamen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Rückstellungen zu rechtfertigen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den sonstigen Rückstellungen und Wertberichtigungen sind in den Abschnitten 4, 29, und 39 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

> die in Abschnitt „Rechtliche Angaben“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB

> den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex

> die im Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB

Der Geschäftsbericht wird uns nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

> wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
> anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie 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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 28. Mai 2019 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 6. Dezember 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Konzernabschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Hinweis zur Nachtragsprüfung

Diesen Bestätigungsvermerk erteilen wir zu dem geänderten Konzernabschluss und geänderten Konzernlagebericht 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 Konzernanhang und Konzernlagebericht 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 Konzernanhang, Abschnitt “Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, sowie im geänderten Konzernlagebericht, 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, 26. Februar 2020/begrenzt auf die im Hinweis zur Nachtragsprüfung genannten Änderungen: 12. März 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dietmar Prümm
Wirtschaftsprüfer

Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung

An die Fraport AG, Frankfurt am Main

Wir haben die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b Abs. 1 und 315b Abs. 1 HGB der Fraport AG, Frankfurt am Main, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 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

Zehn-Jahresübersicht

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung[1)]

in Mio €	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Umsatzerlöse	**3.705,8**	**3.478,3**	**2.934,8**	**2.586,2**	**2.598,9**	**2.394,6**	**2.375,7**	**2.442,0**	**2.371,2**	**2.194,6**
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	37,9	35,9	36,3	34,9	29,9	28,3	32,3	44,0	40,3	36,9
Sonstige betriebliche Erträge	40,9	88,2	38,9	332,9	49,8	42,5	32,5	55,8	40,9	52,1
Gesamtleistung	**3.785,0**	**3.602,7**	**3.010,4**	**2.954,4**	**2.679,1**	**2.466,0**	**2.441,1**	**2.542,3**	**2.452,8**	**2.284,0**
Materialaufwand	–1.197,4	–1.089,1	–720,4	–621,9	–610,4	–533,3	–595,2	–558,1	–541,1	–491,1
Personalaufwand	–1.222,8	–1.182,3	–1.092,9	–1.066,7	–1.026,7	–970,4	–928,9	–942,9	–906,3	–880,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–184,5	–202,3	–193,9	–211,7	–193,2	–172,2	–184,1	–192,6	–203,1	–201,9
EBITDA	**1.180,3**	**1.129,0**	**1.003,2**	**1.054,1**	**848,8**	**790,1**	**732,9**	**848,7**	**802,3**	**710,6**
Abschreibungen	–475,3	–398,5	–360,2	–360,4	–328,3	–307,3	–294,3	–352,7	–305,7	–279,7
Betriebliches Ergebnis/EBIT	**705,0**	**730,5**	**643,0**	**693,7**	**520,5**	**482,8**	**438,6**	**496,0**	**496,6**	**430,9**
Zinsergebnis	–165,0	–168,4	–157,5	–106,9	–125,6	–141,1	–136,0	–174,1	–144,4	–137,7
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	46,1	98,8	30,9	–4,6	37,6	43,5	18,5	11,7	11,5	7,0
Sonstiges Finanzergebnis	3,9	9,5	–10,3	–0,8	1,3	–10,5	10,4	30,5	–16,4	–21,5
Finanzergebnis	**–115,0**	**–60,1**	**–136,9**	**–112,3**	**–86,7**	**–108,1**	**–107,1**	**–131,9**	**–149,3**	**–152,2**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	**590,0**	**670,4**	**506,1**	**581,4**	**433,8**	**374,7**	**331,5**	**364,1**	**347,3**	**278,7**
Ertragsteuern	–135,7	–164,7	–146,4	–181,1	–136,8	–122,9	–95,8	–112,6	–96,5	–7,2
Konzern-Ergebnis	**454,3**	**505,7**	**359,7**	**400,3**	**297,0**	**251,8**	**235,7**	**251,5**	**250,8**	**271,5**
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	33,6	31,8	29,5	24,9	20,5	17,1	14,7	13,3	10,4	8,6
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	**420,7**	**473,9**	**330,2**	**375,4**	**276,5**	**234,7**	**221,0**	**238,2**	**240,4**	**262,9**
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	**4,55**	**5,13**	**3,57**	**4,07**	**3,00**	**2,54**	**2,40**	**2,59**	**2,62**	**2,86**
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	**4,54**	**5,11**	**3,56**	**4,06**	**2,99**	**2,54**	**2,39**	**2,58**	**2,60**	**2,85**

Kennzahlen	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Operativer Cash Flow	952,3	802,3	818,7	583,2	652,2	506,2	454,2	553,0	618,8	567,5
Free Cash Flow	–373,5	6,8	393,1	301,7	393,6	246,8	34,3	–162,4	–350,1	–291,1
EBITDA-Marge (%)	31,9	32,5	34,2	40,8	32,7	33,0	30,8	34,8	33,8	32,4
EBIT-Marge (%)	19,0	21,0	21,9	26,8	20,0	20,2	18,5	20,3	20,9	19,6
Umsatzrendite (%)	15,9	19,3	17,2	22,5	16,7	15,6	14,0	14,9	14,6	12,7
Fraport-Assets (Mio €)	8.952,4	7.688,8	6.965,8	6.069,2	6.071,0	5.830,5	5.061,7	5.152,3	4.447,3	4.019,7
ROFRA (%)	8,8	11,1	10,0	11,4	9,4	9,2	8,7	9,6	11,2	10,7
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	75,78	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16
Dividende je Aktie (€)	2,00[2)]	2,00	1,50	1,50	1,35	1,35	1,25	1,25	1,25	1,25
Passagieraufkommen in Frankfurt	70.556.072	69.510.269	64.500.386	60.786.937	61.032.022	59.566.132	58.036.948	57.520.001	56.436.255	53.009.221
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	22.514	21.961	20.673	20.322	20.720	20.395	20.481	20.963	20.595	19.792

Bilanz-Kennzahlen	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	184,9	184,9	138,7	138,7	124,7	124,7	115,4	115,5	115,4	115,6
Netto-Finanzschulden (Mio €)	4.147,0	3.545,4	3.512,4	2.355,9	2.774,3	3.012,8	2.870,6	2.934,5	2.647,0	2.024,4
Capital Employed (Mio €)	8.405,2	7.540,8	7.241,8	5.957,5	6.086,9	6.109,2	5.808,3	5.731,5	5.362,1	4.626,9
Netto-Finanzschulden zu EBITDA	3,5	3,1	3,5	2,2	3,3	3,8	3,9	3,5	3,3	2,8
Gearing Ratio (%)	97,4	88,7	94,2	65,4	83,8	97,3	97,7	104,9	97,5	77,8
Verschuldungsgrad (%)	32,8	31,0	32,4	26,6	31,4	33,4	32,6	30,4	28,7	22,1
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	435,5	441,9	444,2	404,0	425,4	595,2	632,0	530,7	427,8	356,7
Working Capital (Mio €)	558,4	717,9	575,1	840,9	606,0	626,6	797,6	1.057,8	977,6	1.878,4
Liquidität	1.156,3	1.163,2	1.018,6	1.247,5	1.043,1	1.179,6	1.368,1	1.663,1	1.606,9	2.384,0

[1)] Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

[2)] Vorgeschlagene Dividende.

Konzern-Bilanz[1)]

in Mio €	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	19,3	41,7	41,7	22,7	38,6	38,6	38,6
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.284,1	2.844,3	2.621,1	516,1	500,9	479,2	458,1	1.031,2	1.067,1	1.073,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	131,1	134,5	132,4	146,7	161,2	157,1	51,1	44,2	43,6	32,4
Sachanlagen	6.837,9	6.081,7	5.921,5	5.954,2	6.045,4	6.127,7	5.962,3	5.927,3	5.643,8	5.013,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	93,3	88,8	96,4	79,6	74,5	63,0	47,7	34,4	74,6	34,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	242,2	260,0	268,1	209,7	237,6	216,9	194,9	136,6	138,0	97,1
Andere Finanzanlagen	503,0	426,1	488,6	561,7	659,2	773,3	728,6	742,7	648,6	394,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	193,7	195,0	190,9	173,3	167,0	181,1	172,2	117,1	33,5	20,9
Ertragsteuerforderungen	0,0	0,0	0,0	0,2	5,4	10,2	20,3	19,5	29,6	29,6
Latente Steueransprüche	78,6	56,7	41,0	36,9	33,4	31,1	27,9	49,2	48,2	43,1
Langfristige Vermögenswerte	**11.383,2**	**10.106,4**	**9.779,3**	**7.697,7**	**7.926,3**	**8.081,3**	**7.685,8**	**8.140,8**	**7.765,6**	**6.777,0**
Vorräte	23,6	28,9	29,3	37,9	42,8	43,7	42,3	77,7	81,4	77,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	203,1	177,9	143,5	129,6	154,0	174,7	174,4	180,0	163,9	178,3
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	203,3	304,3	245,5	259,7	310,8	297,6	426,4	385,2	280,2	319,2
Ertragsteuerforderungen	25,2	13,1	5,4	11,9	7,4	7,7	1,0	35,0	6,2	5,5
Zahlungsmittel	788,9	801,3	629,4	736,0	406,0	401,1	486,9	821,9	927,1	1.812,6
Kurzfristige Vermögenswerte	**1.244,1**	**1.325,5**	**1.053,1**	**1.175,1**	**921,0**	**924,8**	**1.131,0**	**1.499,8**	**1.458,8**	**2.393,5**
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	**0,0**	**17,2**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**7,1**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9	923,9	923,6	923,1	922,7	922,1	921,3	918,8	918,4
Kapitalrücklage	598,5	598,5	598,5	596,3	594,3	592,3	590,2	588,0	584,7	582,0
Gewinnrücklagen	2.920,7	2.657,9	2.345,7	2.220,4	1.919,9	1.706,1	1.540,8	1.403,2	1.327,0	1.217,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	4.443,1	4.180,3	3.868,1	3.740,3	3.437,3	3.221,1	3.053,1	2.912,5	2.830,5	2.718,1
Nicht beherrschende Anteile	180,1	187,7	160,6	101,1	74,4	64,9	45,7	35,7	29,4	21,2
Eigenkapital	**4.623,2**	**4.368,0**	**4.028,7**	**3.841,4**	**3.511,7**	**3.286,0**	**3.098,8**	**2.948,2**	**2.859,9**	**2.739,3**
Finanzschulden	4.746,8	4.100,3	3.955,6	3.236,9	3.273,8	3.874,3	3.948,1	4.401,0	4.034,0	4.256,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41,4	45,5	42,4	41,8	42,5	47,1	50,8	64,4	64,9	60,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.279,4	1.016,7	1.090,1	408,0	447,7	497,5	491,7	1.006,4	1.001,0	949,2
Latente Steuerverpflichtungen	212,7	228,3	203,8	173,6	172,2	158,7	107,2	102,5	110,8	105,5
Pensionsverpflichtungen	40,2	31,7	34,2	33,2	30,7	33,7	26,7	27,4	22,9	22,1
Ertragsteuerrückstellungen	69,7	74,2	70,3	71,8	62,1	68,8	54,1	80,2	68,1	68,0
Sonstige Rückstellungen	158,7	160,2	147,2	147,2	201,6	228,0	223,9	211,2	201,8	147,0
Langfristige Schulden	**6.548,9**	**5.656,9**	**5.543,6**	**4.112,5**	**4.230,6**	**4.908,1**	**4.902,5**	**5.893,1**	**5.503,5**	**5.608,4**
Finanzschulden	556,5	608,3	575,4	366,5	543,6	318,1	290,6	196,6	219,9	151,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	297,3	286,5	185,9	146,7	143,1	134,5	159,6	214,4	228,9	274,6
Sonstige Verbindlichkeiten	347,0	275,6	249,7	145,7	129,4	123,7	123,0	163,2	187,4	180,5
Ertragsteuerrückstellungen	59,7	43,9	33,1	42,9	56,0	14,7	7,7	5,3	2,4	12,9
Sonstige Rückstellungen	194,7	201,1	216,0	217,1	232,9	223,8	234,6	219,8	222,4	203,0
Kurzfristige Schulden	**1.455,2**	**1.415,4**	**1.260,1**	**918,9**	**1.105,0**	**814,8**	**815,5**	**799,3**	**861,0**	**822,8**
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	**0,0**	**8,8**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**4,3**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Bilanzsumme	**12.627,3**	**11.449,1**	**10.832,4**	**8.872,8**	**8.847,3**	**9.008,9**	**8.816,8**	**9.640,6**	**9.224,4**	**9.170,5**

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Langfristige Vermögenswerte	+12,6	+3,3	+27,0	–2,9	–1,9	+5,1	–5,6	4,8	+14,6	+6,7
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	+6,6	+7,1	+3,5	+8,7	+7,0	+5,4	+5,0	+3,0	+4,3	+7,1
Anteil an der Bilanzsumme (%)										
Langfristige Vermögenswerte	90,1	88,3	90,3	86,8	89,6	89,7	87,2	84,4	84,2	73,9
Eigenkapitalquote	33,7	34,9	34,4	40,6	37,4	34,4	33,3	29,0	29,4	28,4

Glossar

Adjustiertes EBIT
EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

Capital Employed
Netto-Finanzschulden + Eigenkapital [1)]

Dividendenrendite
Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

Dynamischer Verschuldungsgrad
Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

Earnings per Share (EPS)
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ gewichtete Anzahl der Aktien

EBIT
Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

EBIT-Marge
EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA
Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization =
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge
EBITDA/Umsatzerlöse

EBT
Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote
Eigenkapital [1)]/Bilanzsumme

Eigenkapitalrendite
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital [1)]

Euribor
Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

Free Cash Flow
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und von Konzessionen) – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in at-Equity bewertete Unternehmen + Dividenden von at-Equity bewerteten Unternehmen

Gearing Ratio
Netto-Finanzschulden/Eigenkapital [1)]

Gesamtbeschäftigte
Beschäftigte der Fraport AG sowie der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

Jahres-Performance der Fraport-Aktie
(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

Krankenquote
Krankentage/Solltage × 100 ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke)

Kurs-Gewinn-Verhältnis
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

Liquidität
Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

Lost Time Injury Frequency (LTIF)
Anzahl der Arbeitsunfälle/Geleistete Arbeitsstunden in Mio

Marktkapitalisierung
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie × Anzahl der Aktien

Netto-Finanzschulden
Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

Netto-Finanzschulden zu EBITDA
Netto-Finanzschulden/EBITDA

Operativer Aufwand
Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

ROCE
Abkürzung für Return on Capital Employed = adjustiertes EBIT/Capital Employed

ROFRA
Abkürzung für Return on Fraport-Assets = adjustiertes EBIT/Fraport-Assets

Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12

Umsatzrendite
EBT/Umsatzerlöse

Verschuldungsgrad
Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

Working Capital
Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

[1)] Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag.

Finanzkalender 2020

Mittwoch, 6. Mai 2020
Quartalsmitteilung Q1 2020, Online-Veröffentlichung
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 26. Mai 2020
Hauptversammlung 2020
Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

Freitag, 29. Mai 2020
Dividendenauszahlung

Dienstag, 4. August 2020
Halbjahresbericht Q2/6M 2020, Online-Veröffentlichung,
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Mittwoch, 4. November 2020
Quartalsmitteilung Q3/9M 2020, Online-Veröffentlichung,
Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2020
(Online-Veröffentlichung)

Mittwoch, 15. April 2020
März 2020/3M 2020

Donnerstag, 14. Mai 2020
April 2020

Montag, 15. Juni 2020
Mai 2019

Montag, 13. Juli 2020
Juni 2020/6M 2020

Donnerstag, 13. August 2020
Juli 2020

Freitag, 11. September 2020
August 2020

Dienstag, 13. Oktober 2020
September 2020/9M 2020

Donnerstag, 12. November 2020
Oktober 2020

Freitag, 11. Dezember 2020
November 2020

Montag, 18. Januar 2021
Dezember 2020/GJ 2020

Impressum

Herausgeber
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
www.fraport.de

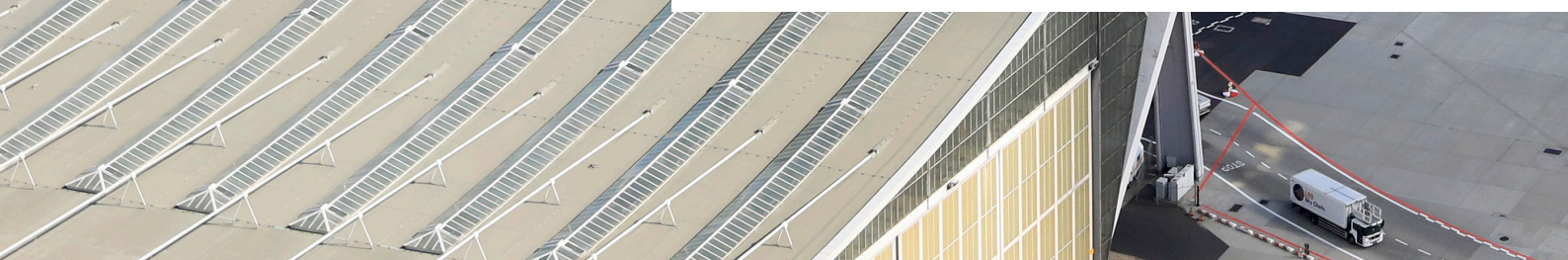
Kontakt Investor Relations
Fraport AG
Christoph Nanke
Finanzen & Investor Relations
Telefon: + 49 69 690-74840
Telefax: + 49 69 690-74843
E-Mail: investor.relations@fraport.de
www.meet-ir.de

Fotografie/Layout
Stefan Rebscher, Fraport AG/Frank Blümler, Frankfurt
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